

*Vie d'une
industrielle moderne.*



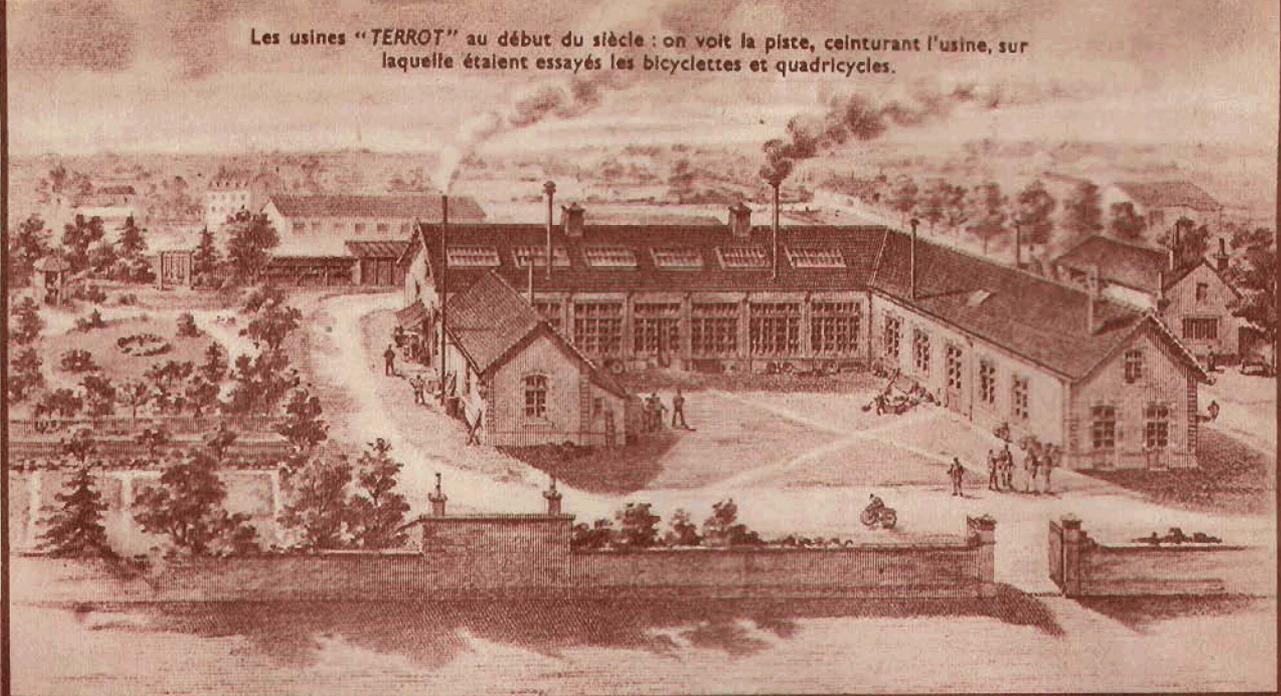
TERROT

Terrot DIJON

1887

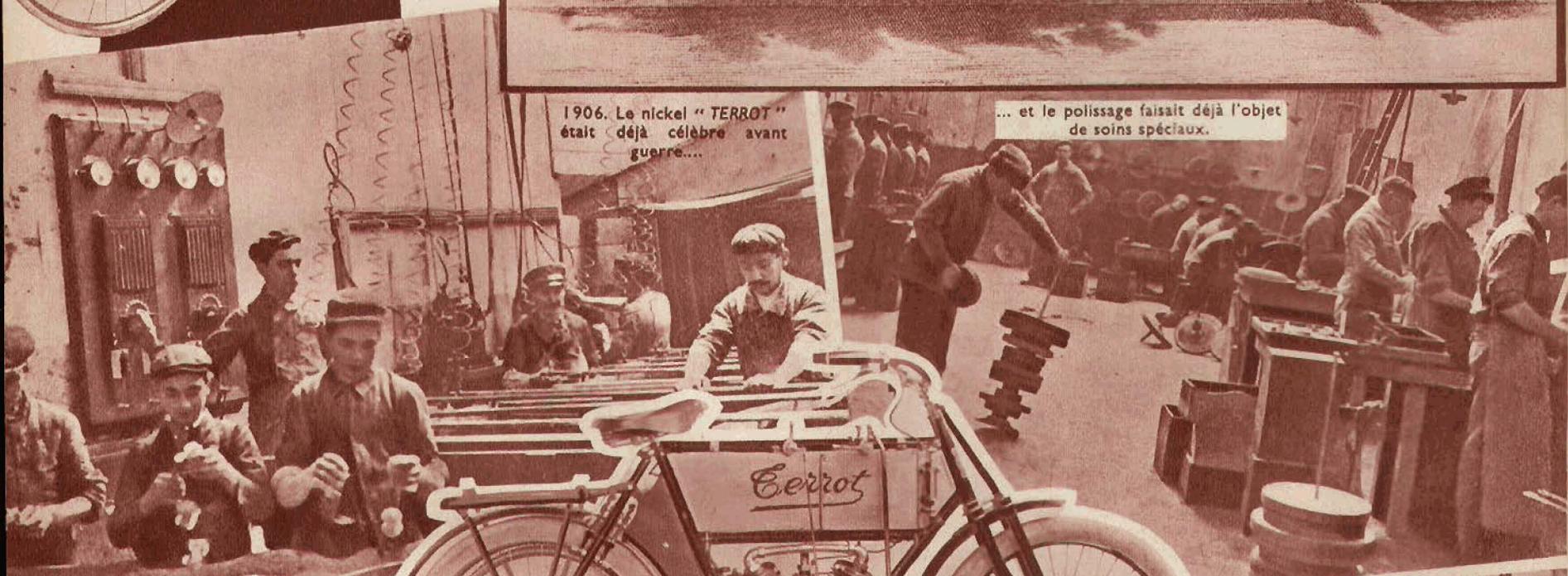
Un peu d'histoire...

Les usines "TERROT" au début du siècle : on voit la piste, ceinturant l'usine, sur laquelle étaient essayés les bicyclettes et quadricycles.



1906. Le nickel "TERROT" était déjà célèbre avant guerre....

... et le polissage faisait déjà l'objet de soins spéciaux.



1907. Les machines-outils de l'époque.



1907. L'atelier de montage des cadres. Quelques anciens toujours fidèles sont reconnaissables :

- × L'actuel chef du service d'entretien : M. Bourgeois.
- ×× L'un des contrôleurs d'aujourd'hui : M. Rivat.

Les modestes ateliers édifiés en 1887 par Charles Terrot sur l'emplacement actuel des usines furent d'abord affectés à la construction de métiers circulaires à tricoter.

Trois ans plus tard, la fabrication de bicyclettes fut commencée. Elle n'a pas cessé depuis lors. L'extension de l'affaire se poursuivit méthodiquement par la construction de nouveaux bâtiments et l'adjonction de nouvelles fabrications : en 1899 les quadricycles à moteur, en 1900 les voiturettes à 2 places et en 1902 les motocyclettes. Déjà avant la guerre, la marque était l'une des plus réputées.

Repris en 1921, sous forme de société anonyme, par un groupe d'industriels qu'animaient principalement M. Alfred Vurpillot, les Etablissements Terrot connurent une vie intense. Sous l'administration ferme et clairvoyante de M. Alfred Vurpillot, secondé dans la partie technique par son fils, M. Jean Vurpillot, l'affaire se développa rapidement. De nouveaux et vastes ateliers modernes furent agencés sous la direction de M. S. Renaud, une deuxième usine acquise et bientôt Terrot prenait la tête de la production française de motocyclettes, position qui n'a cessé de se consolider.

Par l'organisation rationnelle de sa production, la perfection de ses installations et de son matériel, la concentration de tous ses services, l'étendue et la valeur de son réseau commercial d'agents, Terrot constitue le type même de la saine entreprise moderne.

1900. Ce conducteur paraît songer à l'avenir : peut-être entrevoit-il l'ère de l'aérodynamisme...

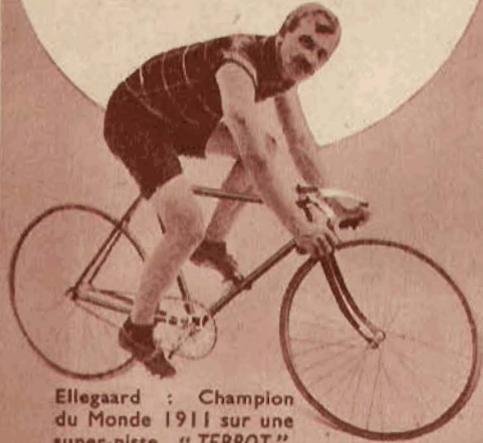


1899. Des solutions d'avant-garde : Moteur à l'arrière et suspension avant... du passager.

Cerrot
DIJON

Anciens champions

Franquebalme au Circuit de Provence en 1910.



Ellegaard : Champion du Monde 1911 sur une super-piste "TERROT".



De gauche à droite : Cuzeau, Franquebalme et Schwalm à la course de côte de Gaillon 1911.



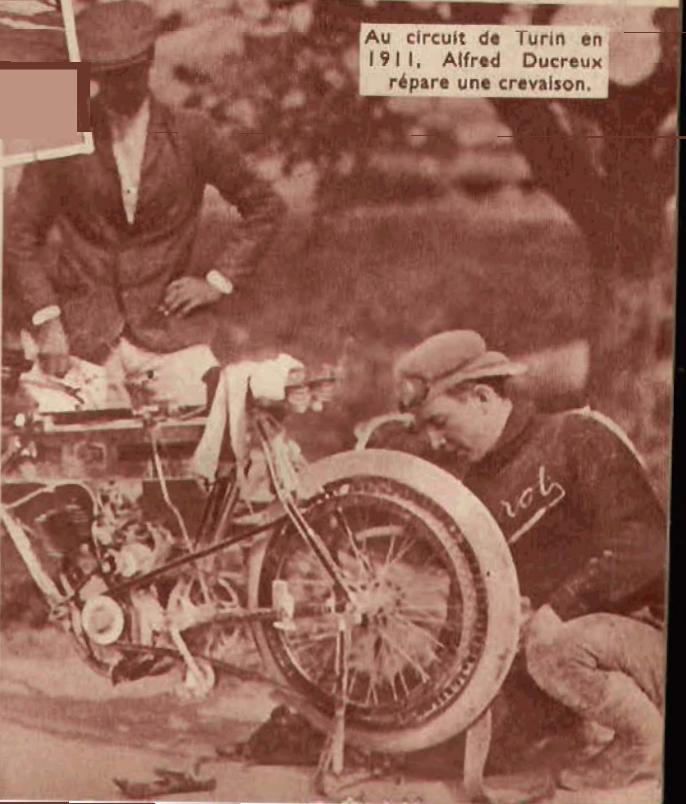
Un départ de la course de côte du Val-Suzon en 1910.



Au Grand Prix de Turin 1910, de gauche à droite : Zanchi, Cuzeau, Franquebalme.



1912. Une course sur l'ancien vélodrome de Dijon. La « resquille » était déjà inventée, si l'on en juge par les spectateurs perchés sur un arbre.



Au circuit de Turin en 1911, Alfred Ducreux répare une crevaison.

L'équipe "TERROT" au départ de Paris-Nice en 1909





TERROT

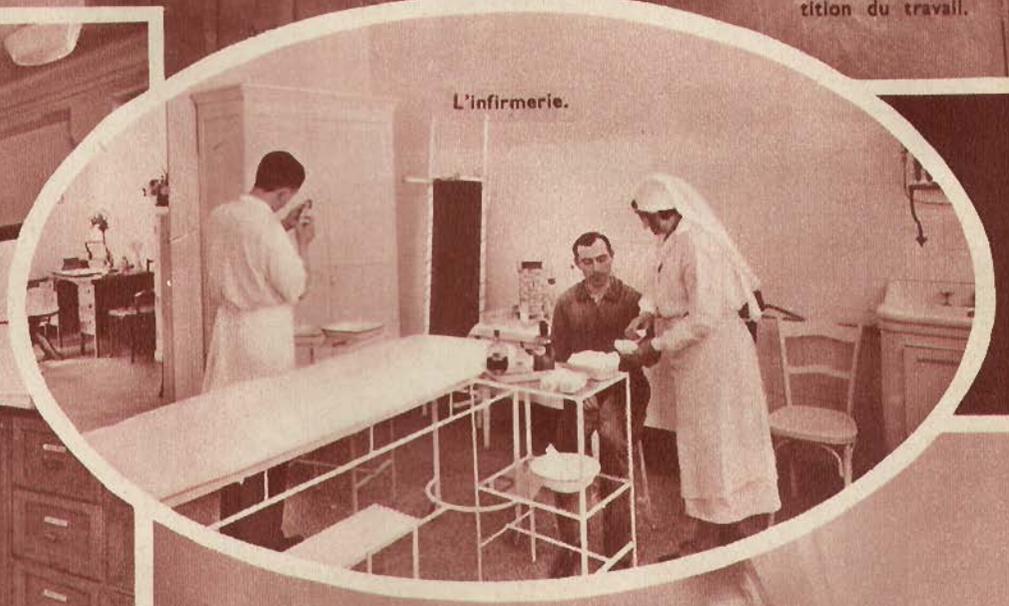
quelques services généraux



Bureaux de répartition du travail.



Quel jeune ne rêve pas de passer commande de son vélo ou de sa moto ? Voici le bureau où son rêve s'enregistrera sur une fiche de montage.



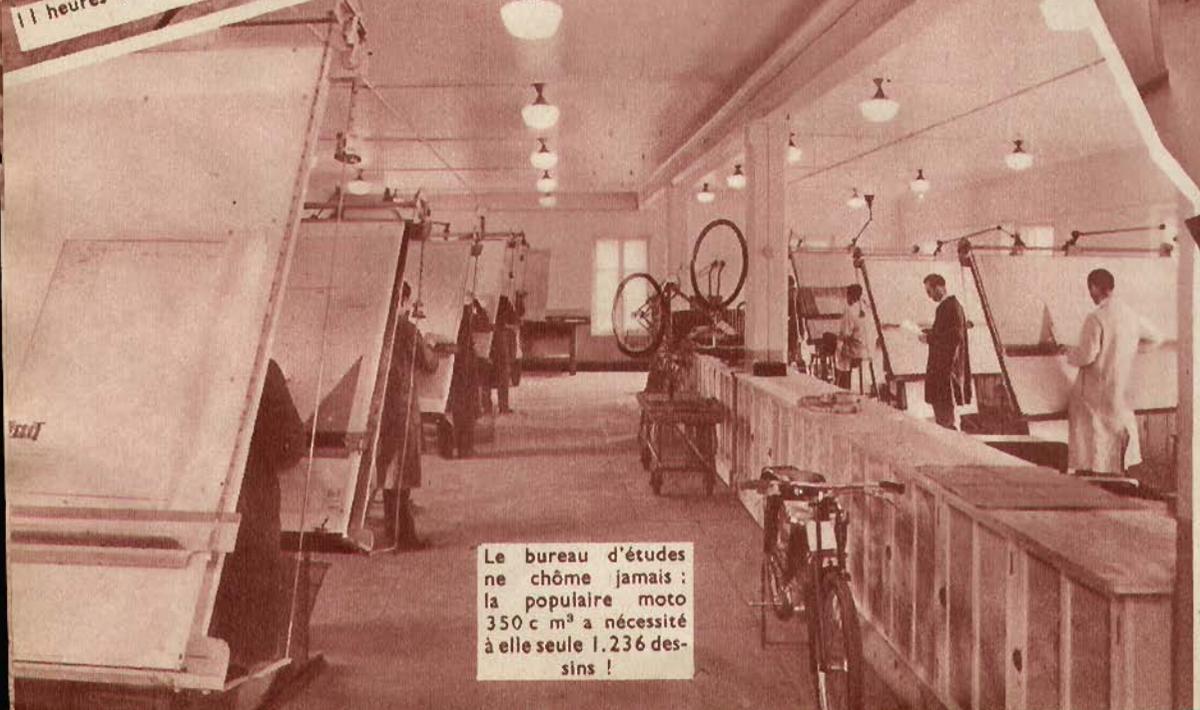
L'infirmerie.



11 heures 29 : Dans une minute, la sirène libérera pour le déjeuner le personnel qui viendra pointer sur ces pendules enregistreuses.



Une partie des services de Comptabilité.



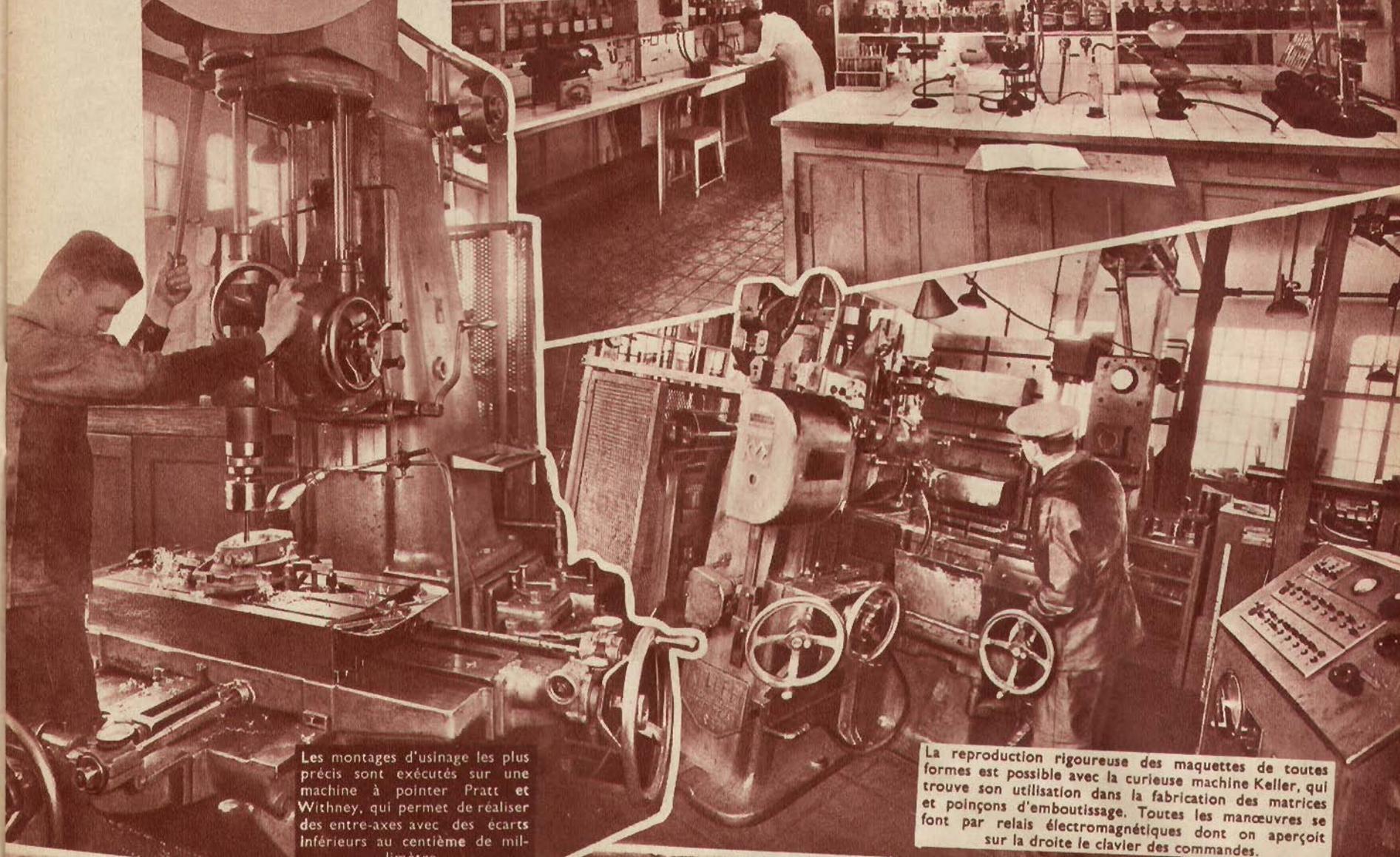
Le bureau d'études ne chôme jamais : la populaire moto 350 c m³ a nécessité à elle seule 1.236 dessins !



La comptabilité « mécanisée ». Quelques machines comptables.

Une usine moderne

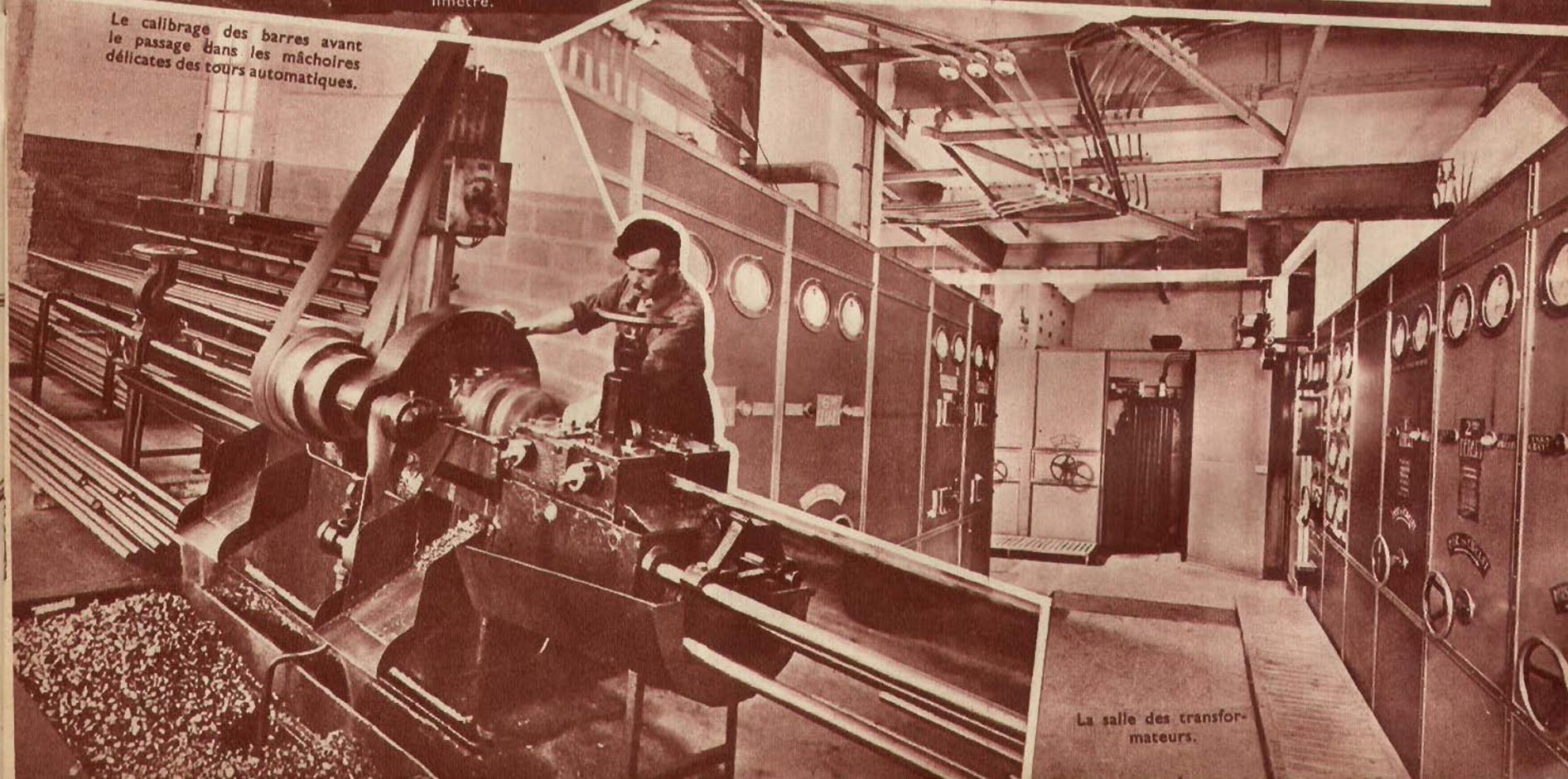
Luxe hier, nécessité aujourd'hui : le laboratoire d'essais chimiques assure le contrôle constant de la qualité des matières employées.



Les montages d'usinage les plus précis sont exécutés sur une machine à pointer Pratt et Whitney, qui permet de réaliser des entre-axes avec des écarts inférieurs au centième de millimètre.

La reproduction rigoureuse des maquettes de toutes formes est possible avec la curieuse machine Keller, qui trouve son utilisation dans la fabrication des matrices et poinçons d'emboutissage. Toutes les manœuvres se font par relais électromagnétiques dont on aperçoit sur la droite le clavier des commandes.

Le calibrage des barres avant le passage dans les mâchoires délicates des tours automatiques.



La salle des transformateurs.

TERROT

*Une usine
moderne*

Les tambours de frein, les volants, les pignons d'embrayage... sont exécutés sur des tours semi-automatiques.

Des batteries imposantes de machines à percer sont employées pour l'usinage des raccords de cadres et des fourches.

Usinage des bielles sur une fraiseuse à mouvement circulaire continu. Le fraisage est ininterrompu, l'ouvrier se contentant d'alimenter le plateau en pièces brutes.

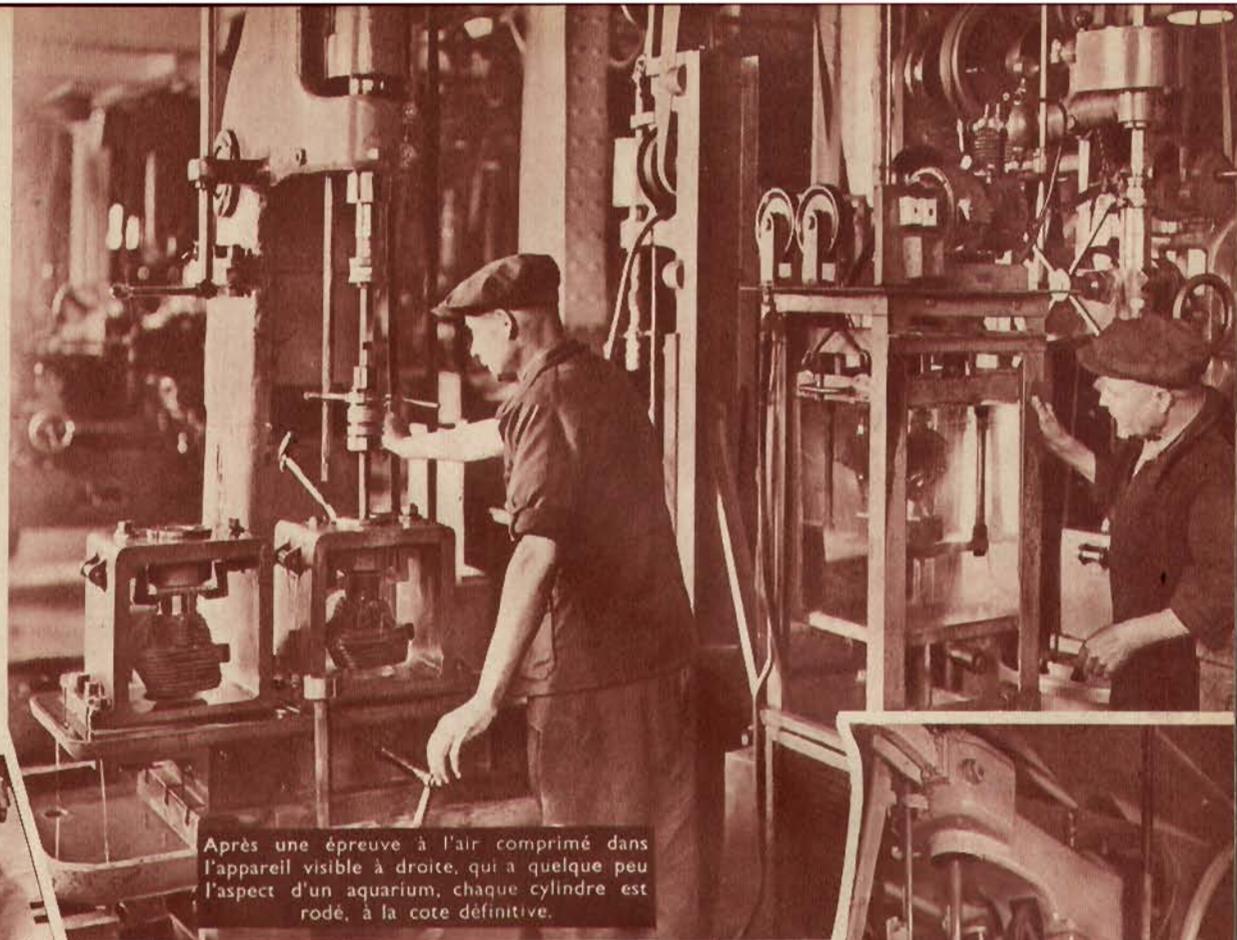
Décolletage des moyeux et recouvrements sur tours à 4 barres.

Un atelier important de machines automatiques de haute précision alimente la fabrication en cônes, vis, écrous de toutes natures.

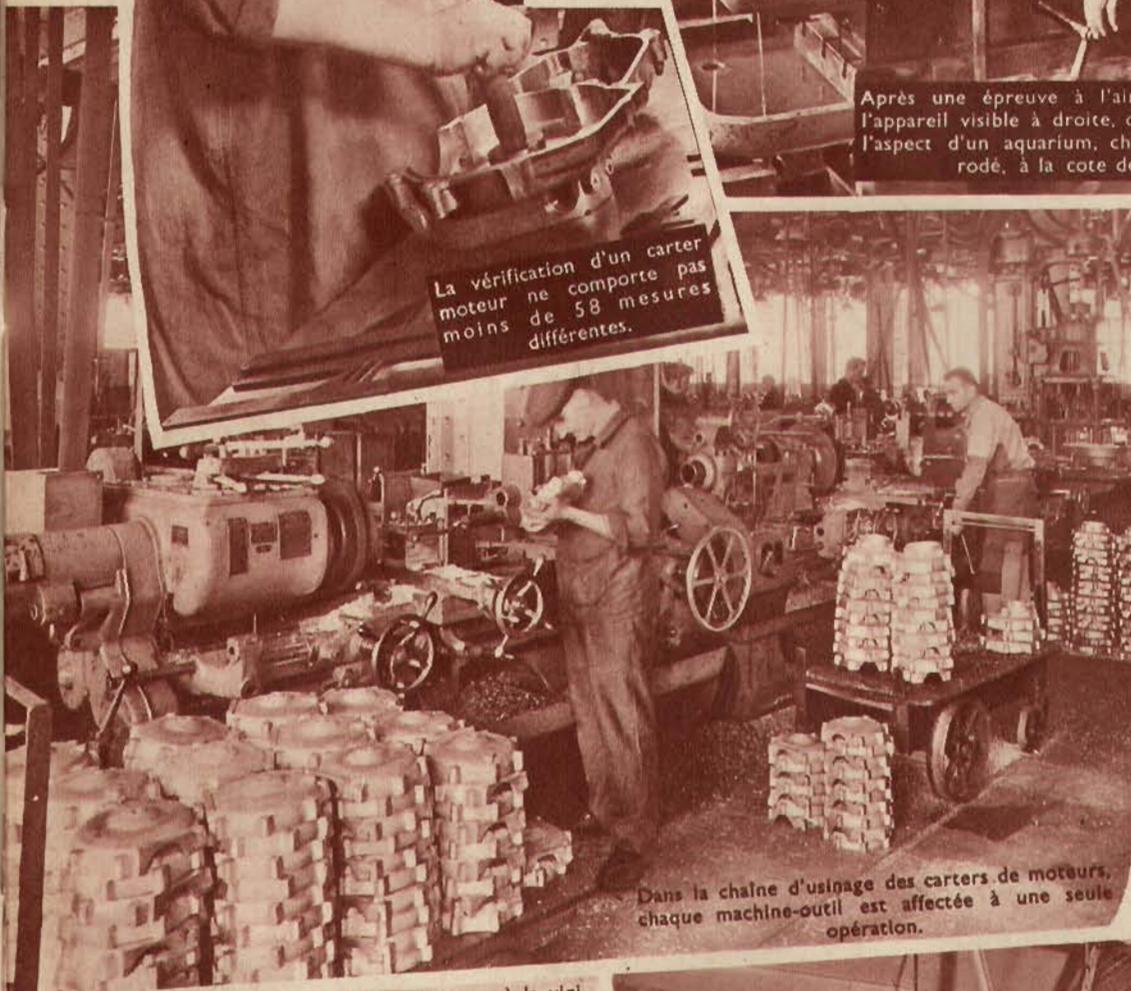
TERROT
Une usine moderne



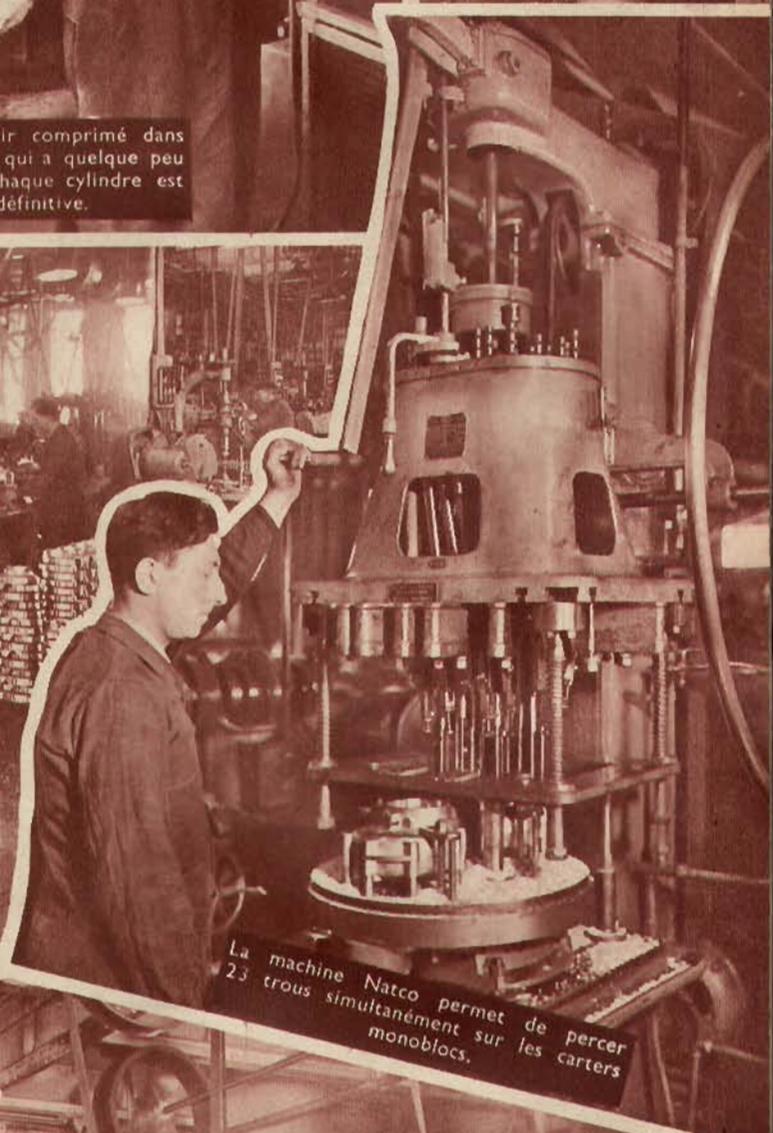
La vérification d'un carter moteur ne comporte pas moins de 58 mesures différentes.



Après une épreuve à l'air comprimé dans l'appareil visible à droite, qui a quelque peu l'aspect d'un aquarium, chaque cylindre est rodé, à la cote définitive.



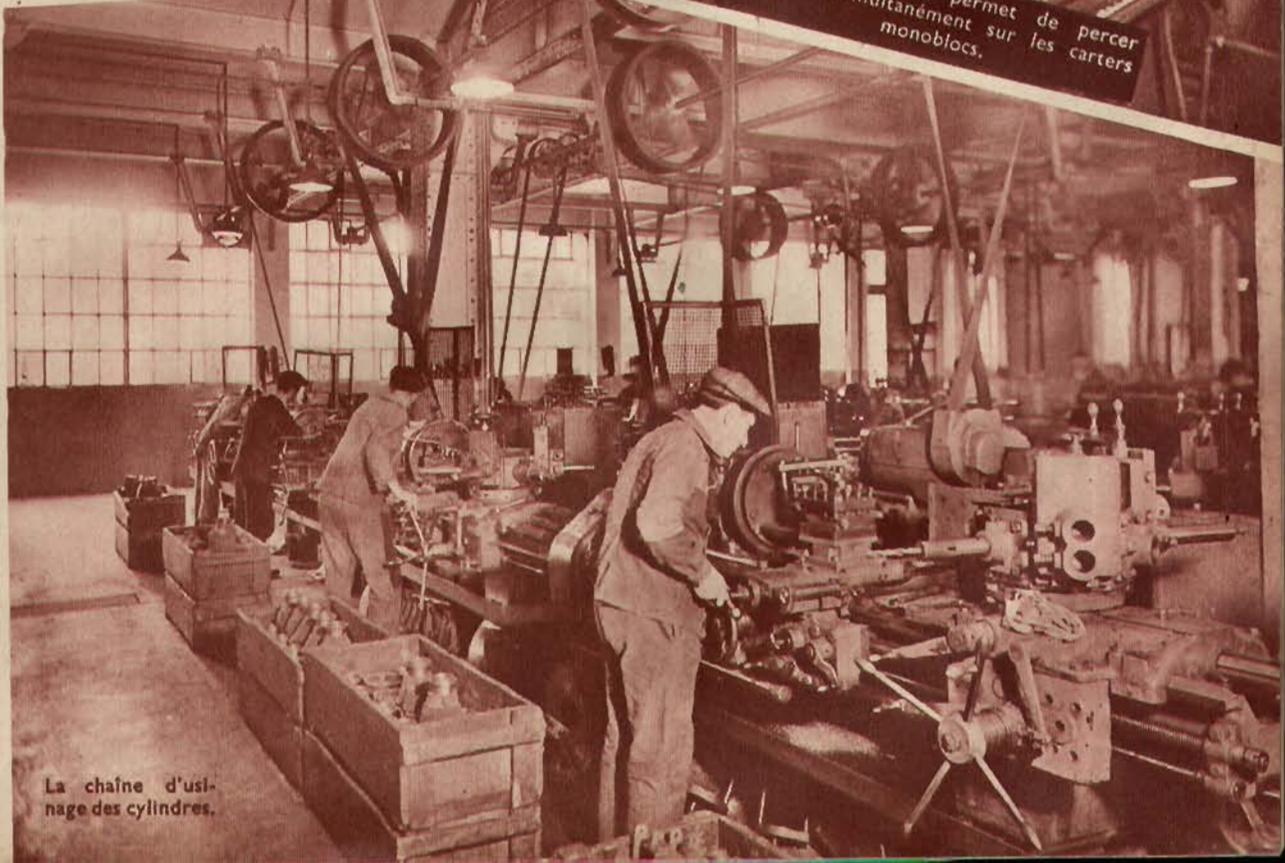
Dans la chaîne d'usinage des carters de moteurs, chaque machine-outil est affectée à une seule opération.



La machine Natco permet de percer 23 trous simultanément sur les carters.



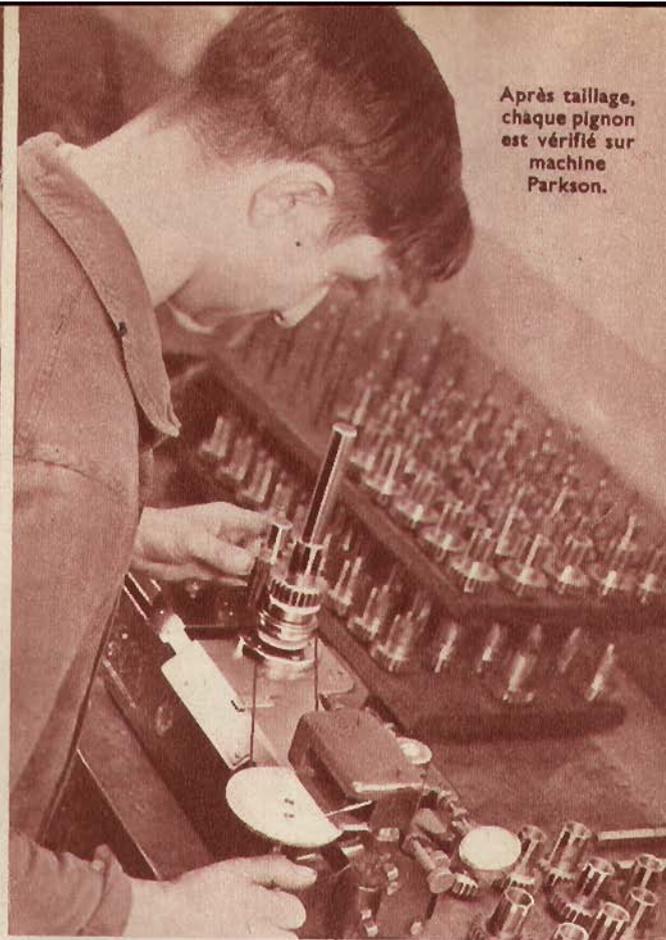
Rien n'échappe à la vigilance d'une équipe de contrôleurs exercés.



La chaîne d'usinage des cylindres.



Des machines automatiques Fellow à grande vitesse de coupe sont employées pour le taillage des pignons.

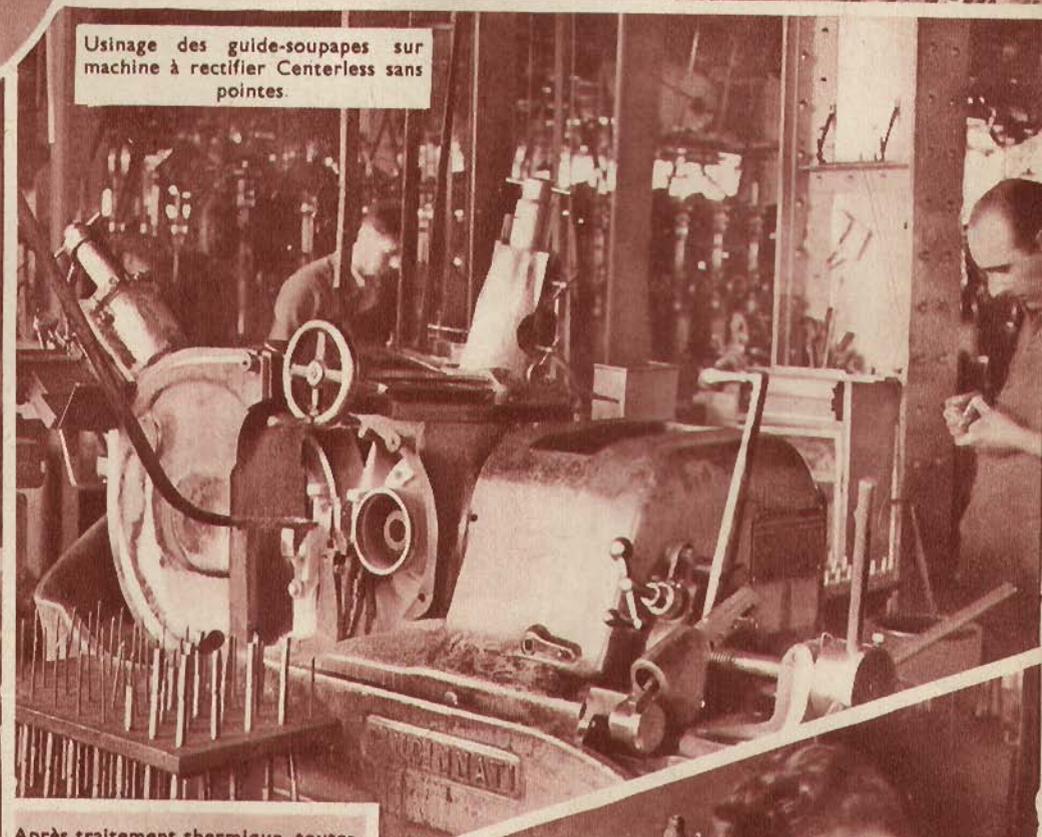


Après taillage, chaque pignon est vérifié sur machine Parkson.

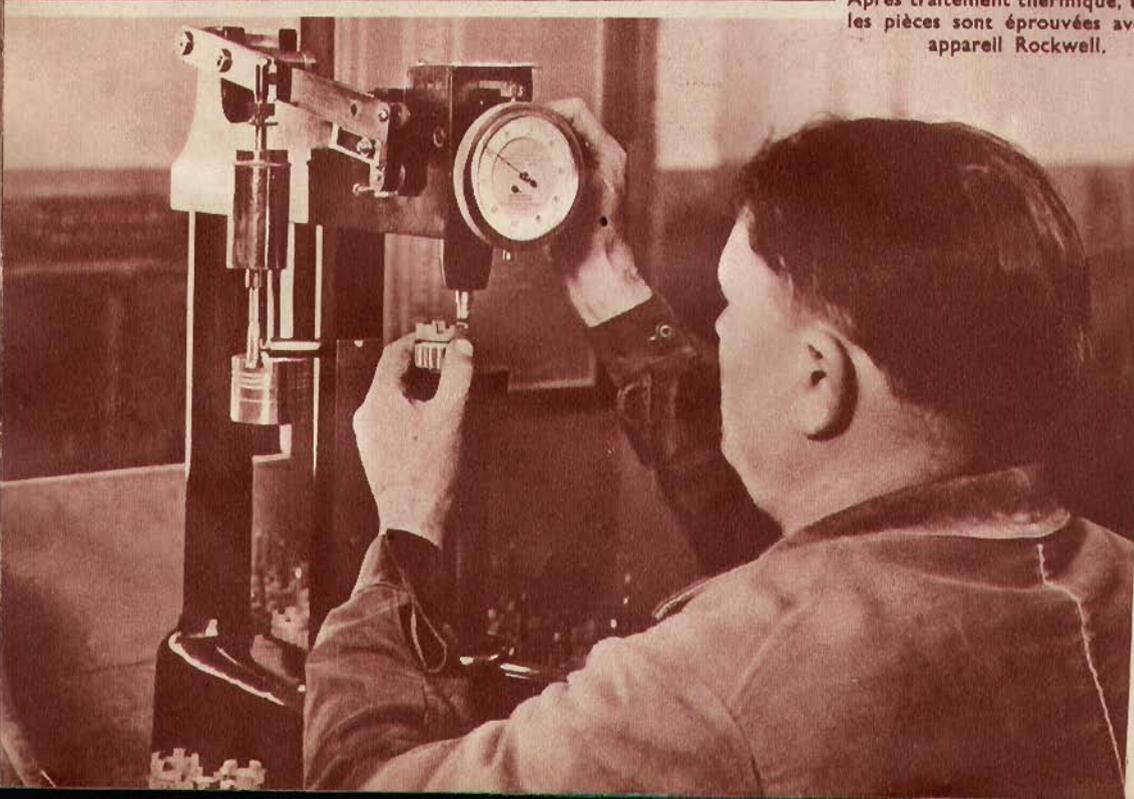
*Une usine
TERROT
moderne*



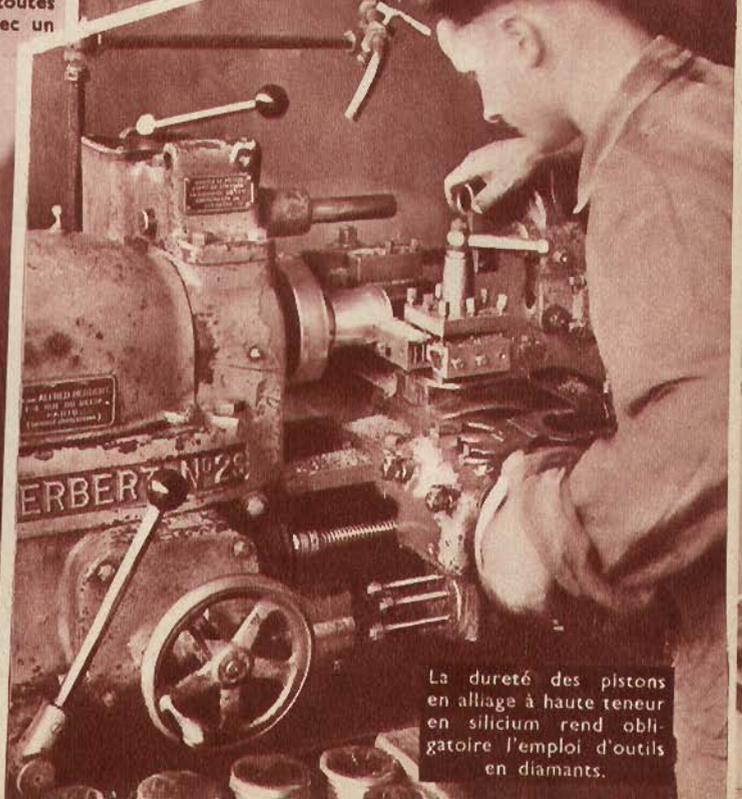
Rectification des bielles sur machine à commande hydraulique.



Usinage des guide-soupapes sur machine à rectifier Centerless sans pointes.



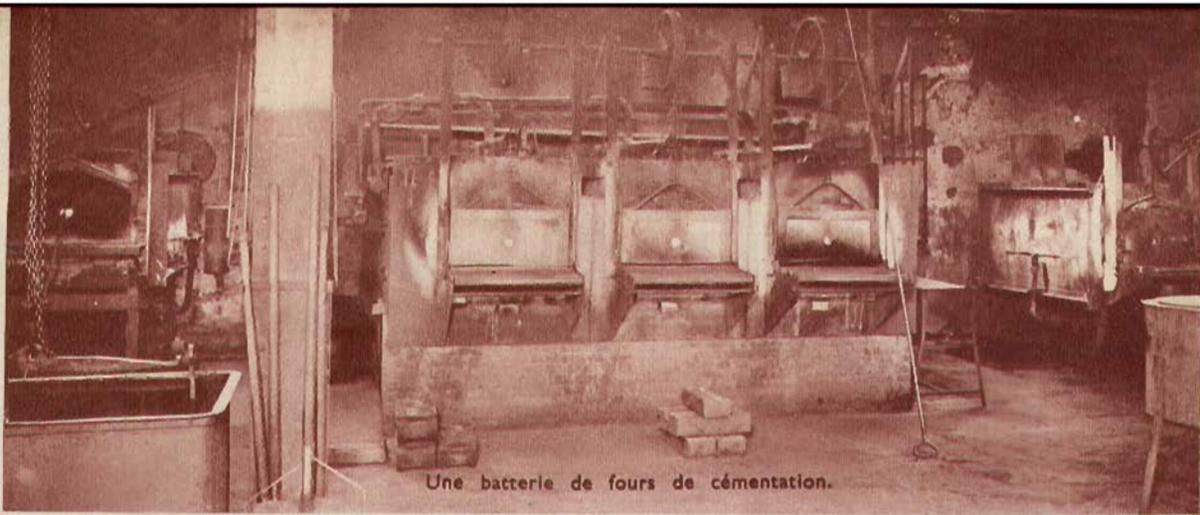
Après traitement thermique, toutes les pièces sont éprouvées avec un appareil Rockwell.



La dureté des pistons en alliage à haute teneur en silicium rend obligatoire l'emploi d'outils en diamants.

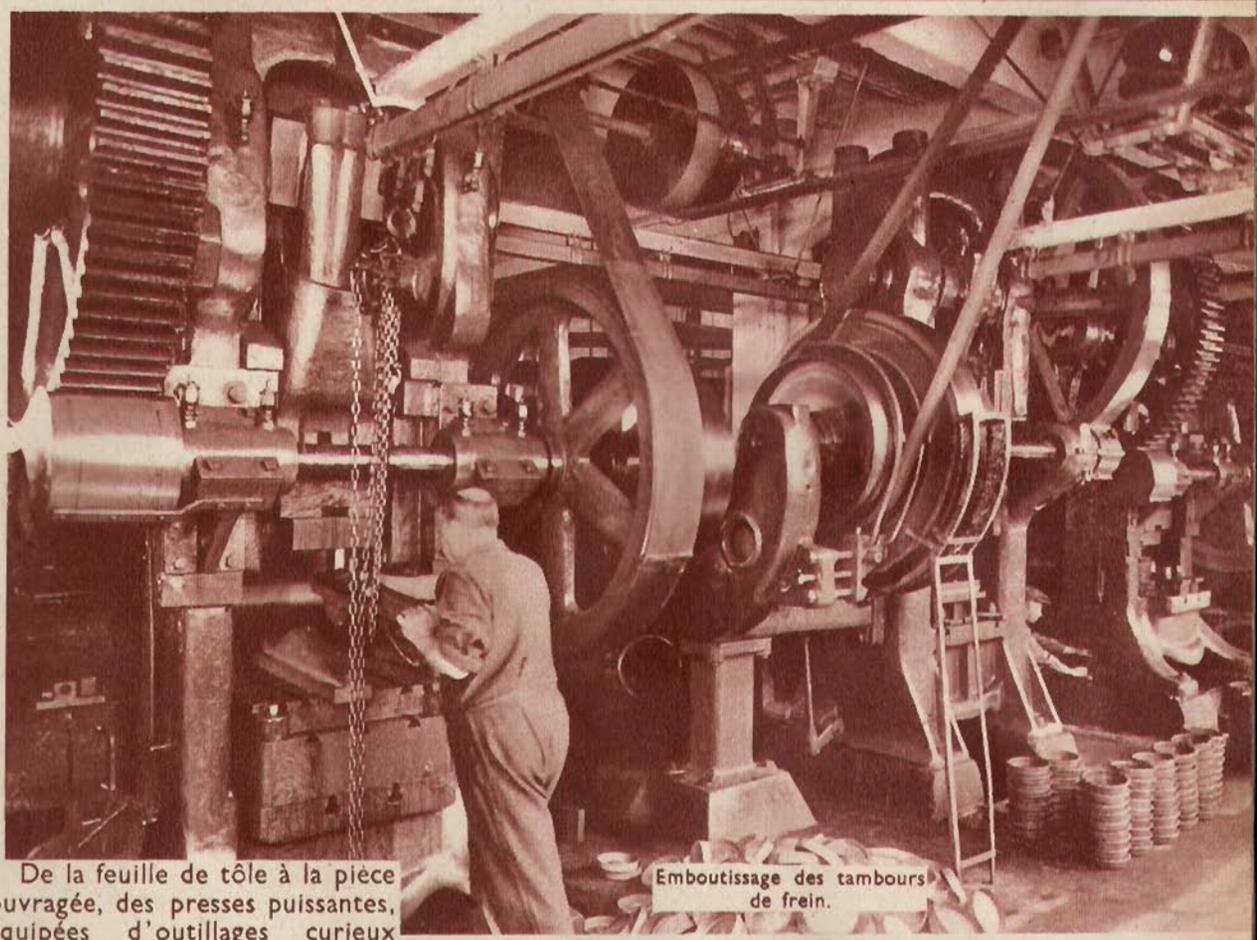
TERROT

*Une
usine
moderne*



Une batterie de fours de cémentation.

La trempé d'une matrice.

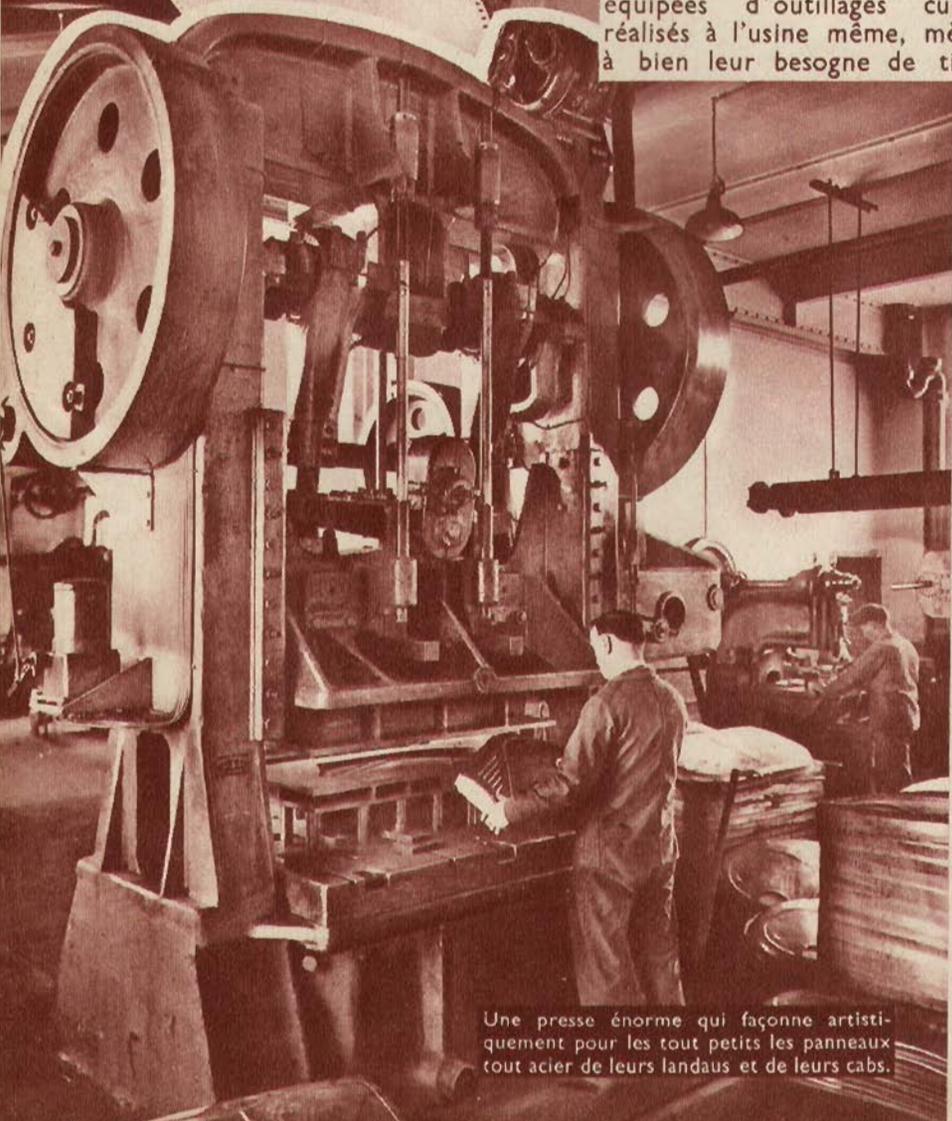


Emboutissage des tambours de frein.

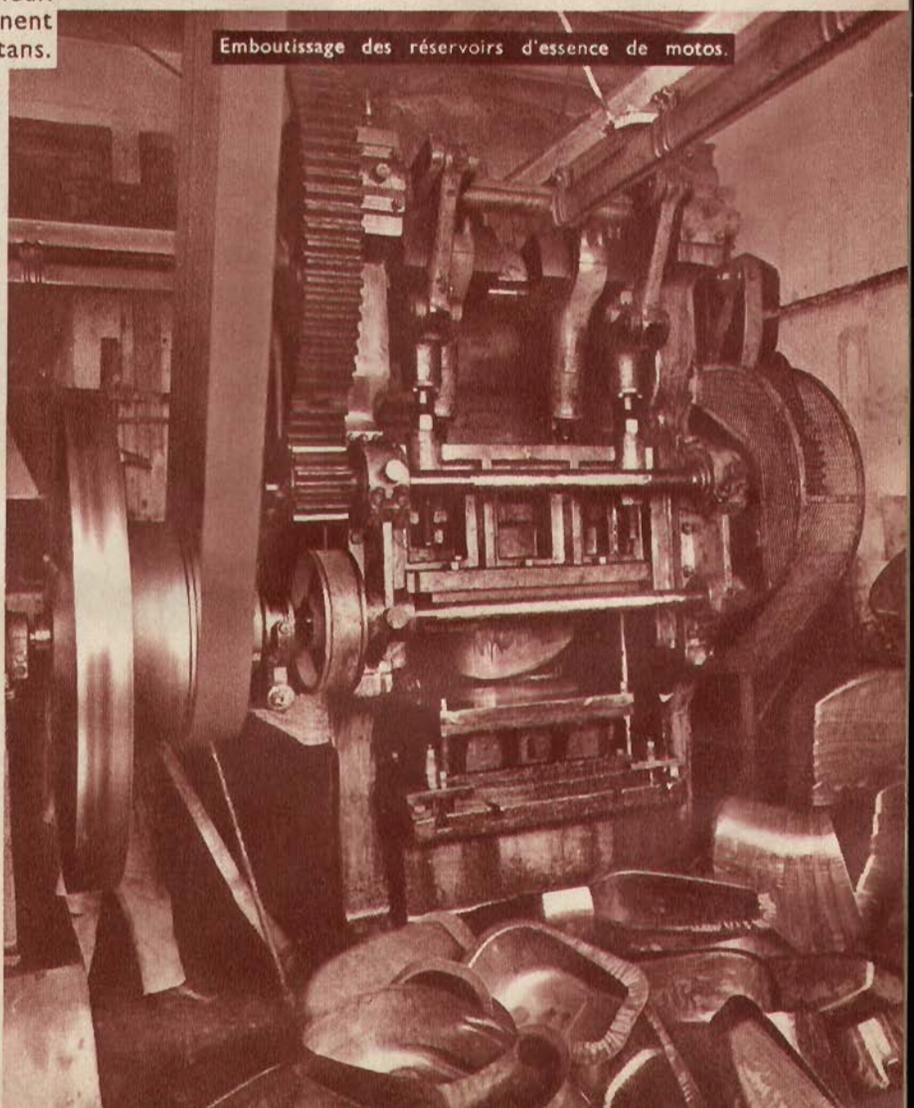
Pyromètre enregistreur à 5 directions pour le contrôle permanent des températures des fours de cémentation.

De la feuille de tôle à la pièce ouvragée, des presses puissantes, équipées d'outillages curieux réalisés à l'usine même, mènent à bien leur besogne de titans.

Emboutissage des réservoirs d'essence de motos.



Une presse énorme qui façonne artistiquement pour les tout petits les panneaux tout acier de leurs landaus et de leurs cabs.



TERROT

*Une usine
moderne*

Les moteurs sont montés
à la chaîne...

... rodés automatiquement
pendant 8 heures...

... longuement essayés en
puissance sur des freins
dynamométriques Froude...

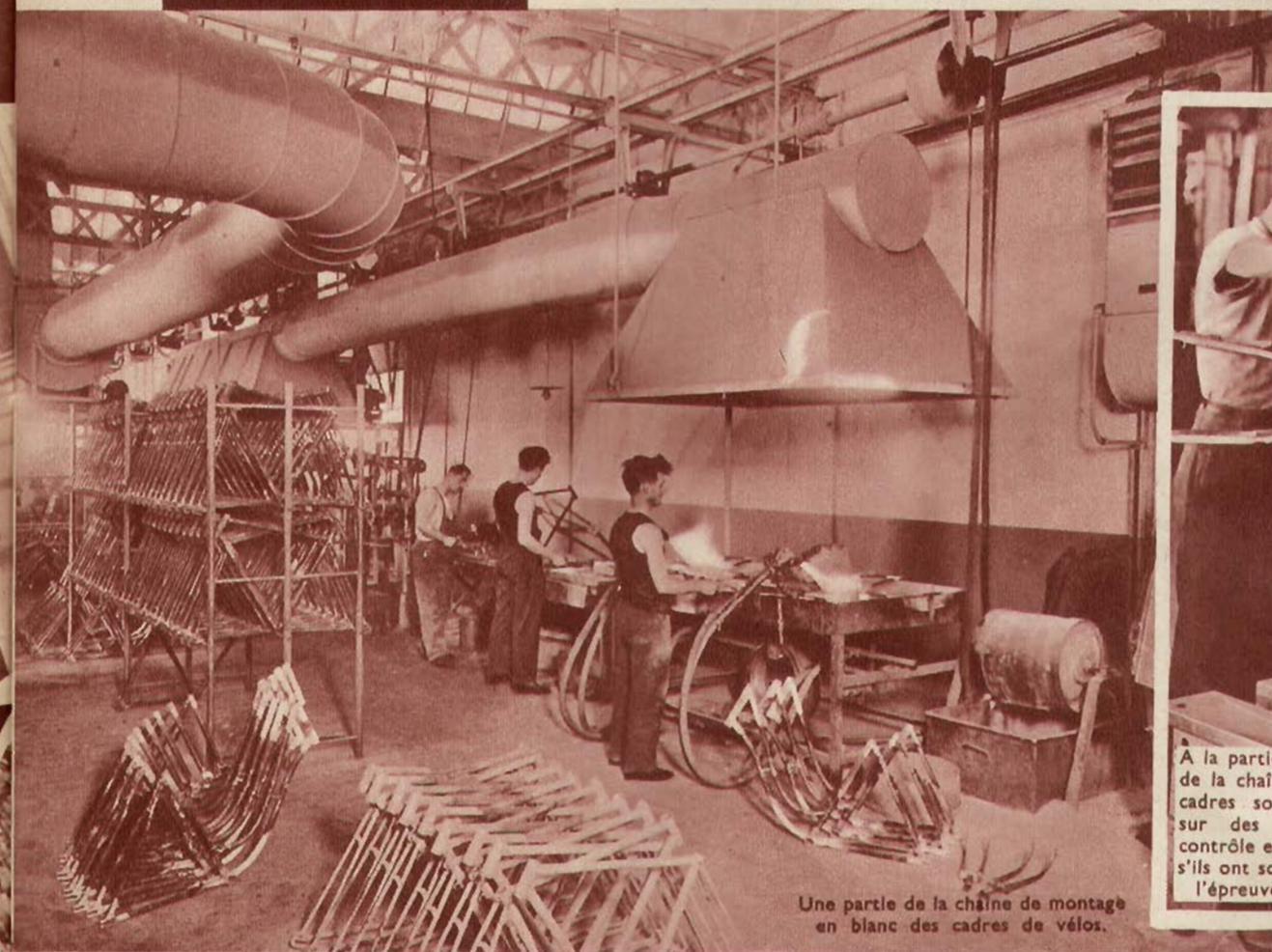
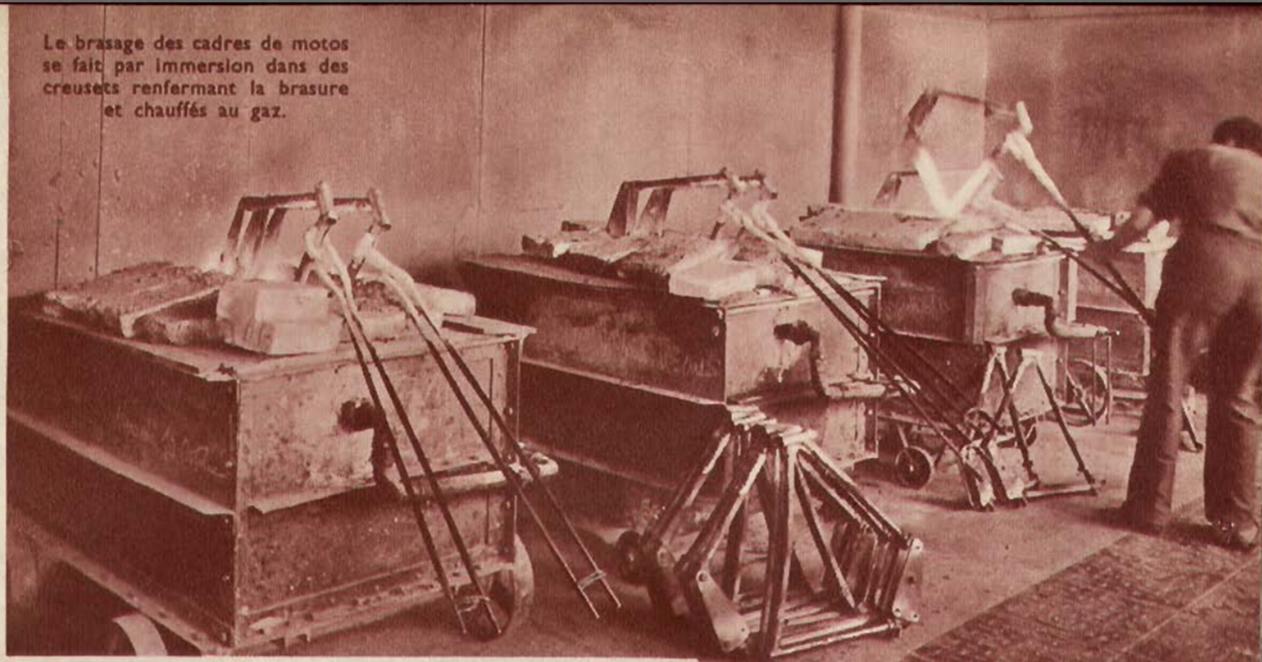
... démontés, vérifiés, nettoyés et remontés avant d'être réceptionnés.

Le montage des boîtes de
vitesses se fait également
à la chaîne.

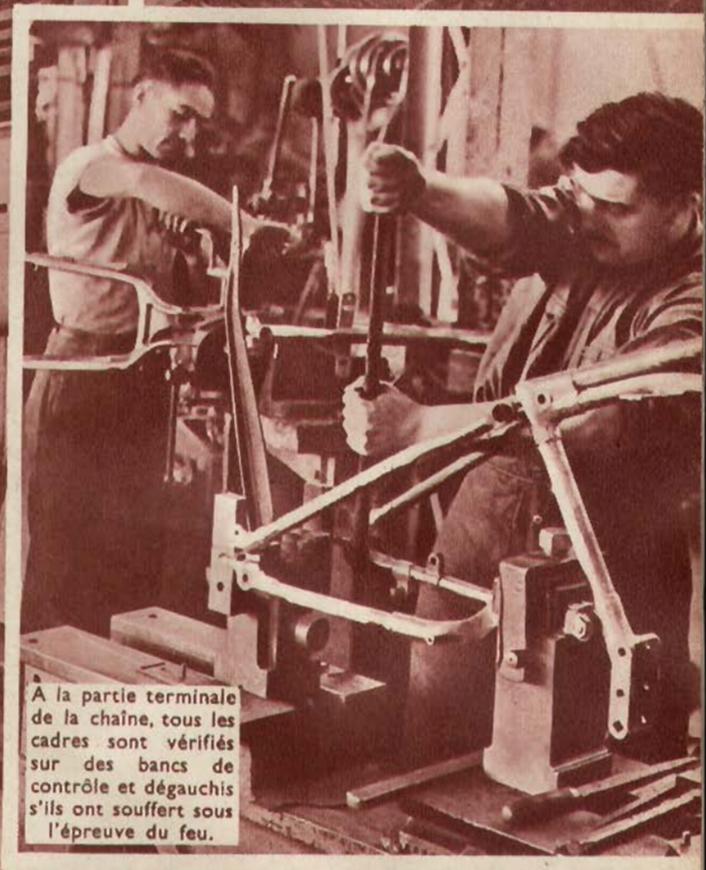


TERROT
*une usine
 moderne*

Le brasage des cadres de motos se fait par immersion dans des creusets renfermant la brasure et chauffés au gaz.

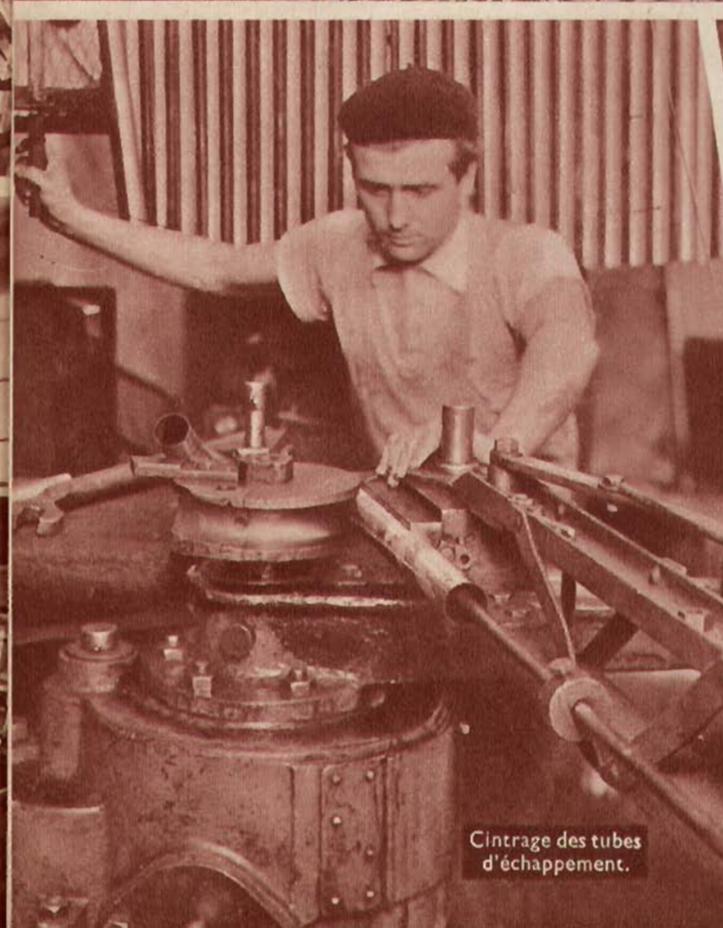


Une partie de la chaîne de montage en blanc des cadres de vélos.



À la partie terminale de la chaîne, tous les cadres sont vérifiés sur des bancs de contrôle et dégauchis s'ils ont souffert sous l'épreuve du feu.

Brasage au chalumeau à gaz des fourches élastiques.



Cintrage des tubes d'échappement.



TERROT

Une usine
moderne

Une des salles de nickelage et de chromage. Remarquer tout à gauche la chaîne sans fin du bain de nickel.

Avivage des pièces en cours de traitement électrolytique.

Avant émaillage, toutes les pièces sont soigneusement nettoyées à chaud, dégraissées et séchées dans une machine automatique à tunnel. A la sortie, le four à émailler est là, qui ouvre sa gueule prête à recevoir les pièces préalablement immergées dans un bain d'émail.

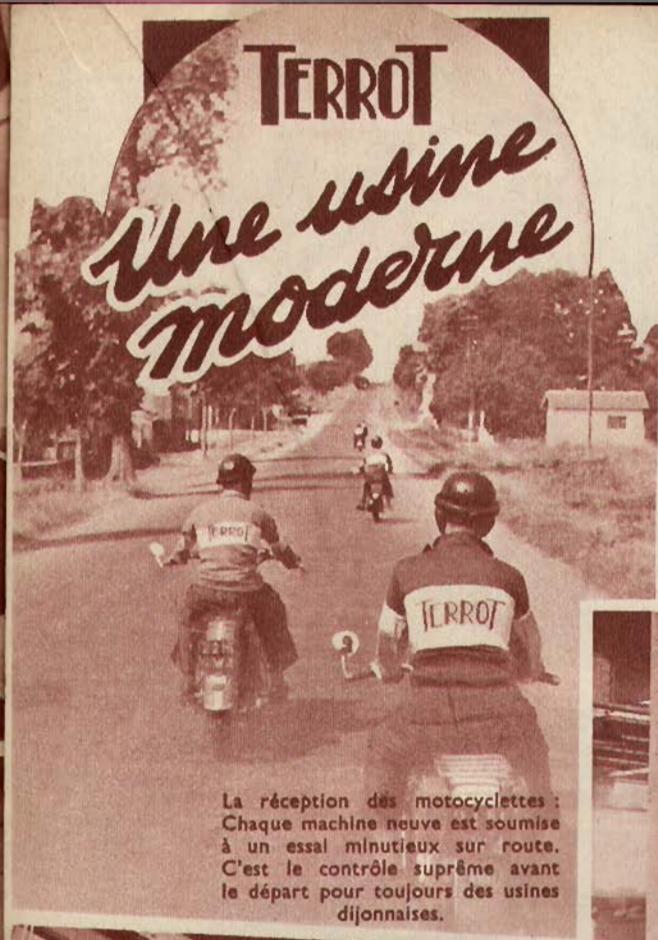
Postes d'émaillage au pistolet utilisés pour les revêtements en laque cellulosique des pièces en couleur.

La cuisson des pièces émaillées est opérée à la température de 240° dans un gigantesque four à chaîne sans fin.

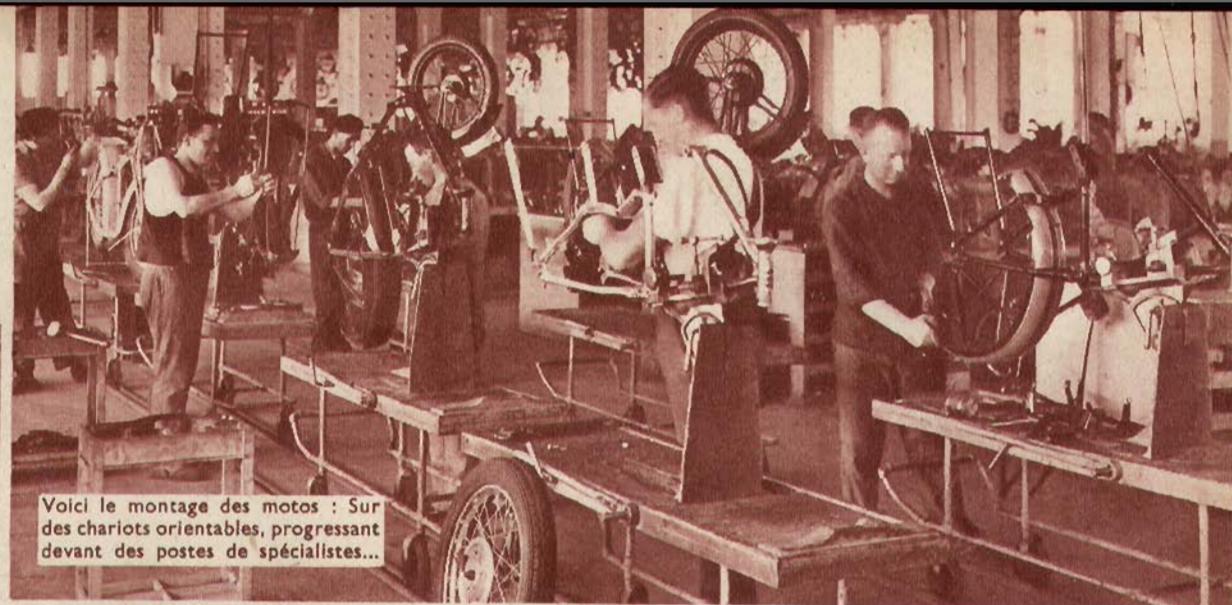
Un atelier d'art : Les filets et décors sont exécutés par une équipe de spécialistes. A gauche : la table de toilette avec ses produits de beauté...

TERROT

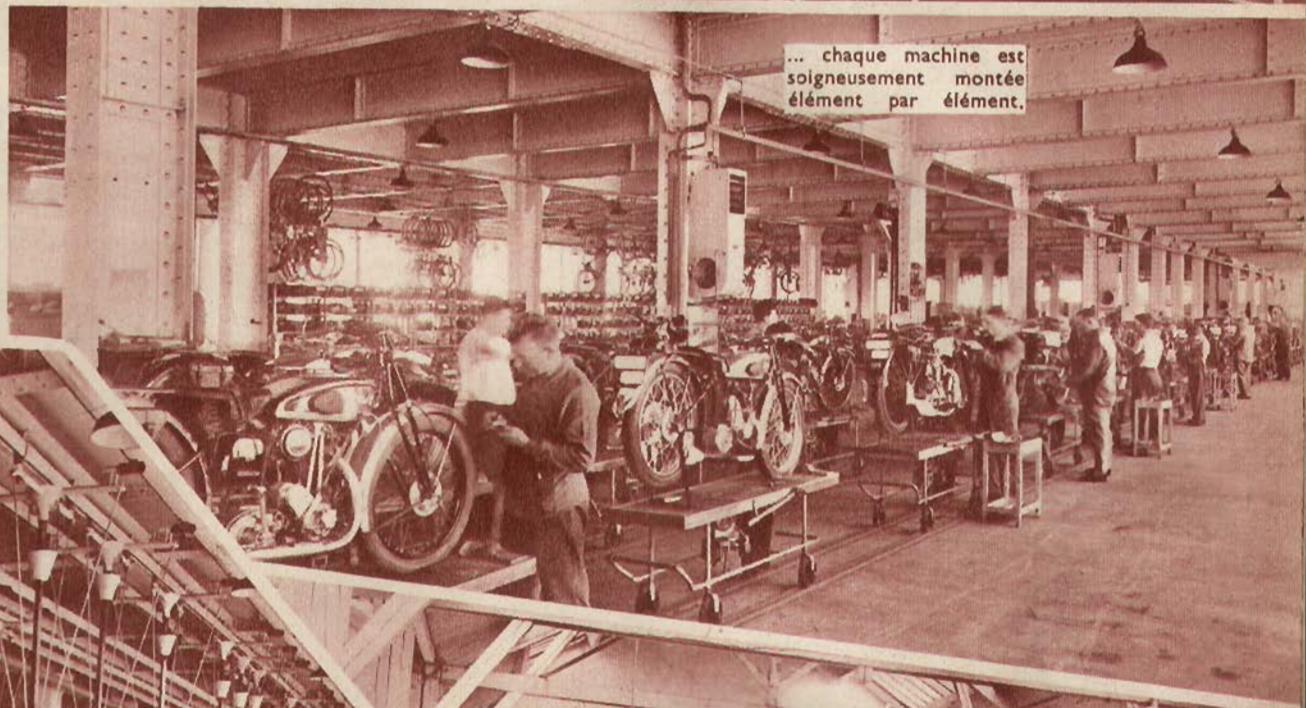
Une usine moderne



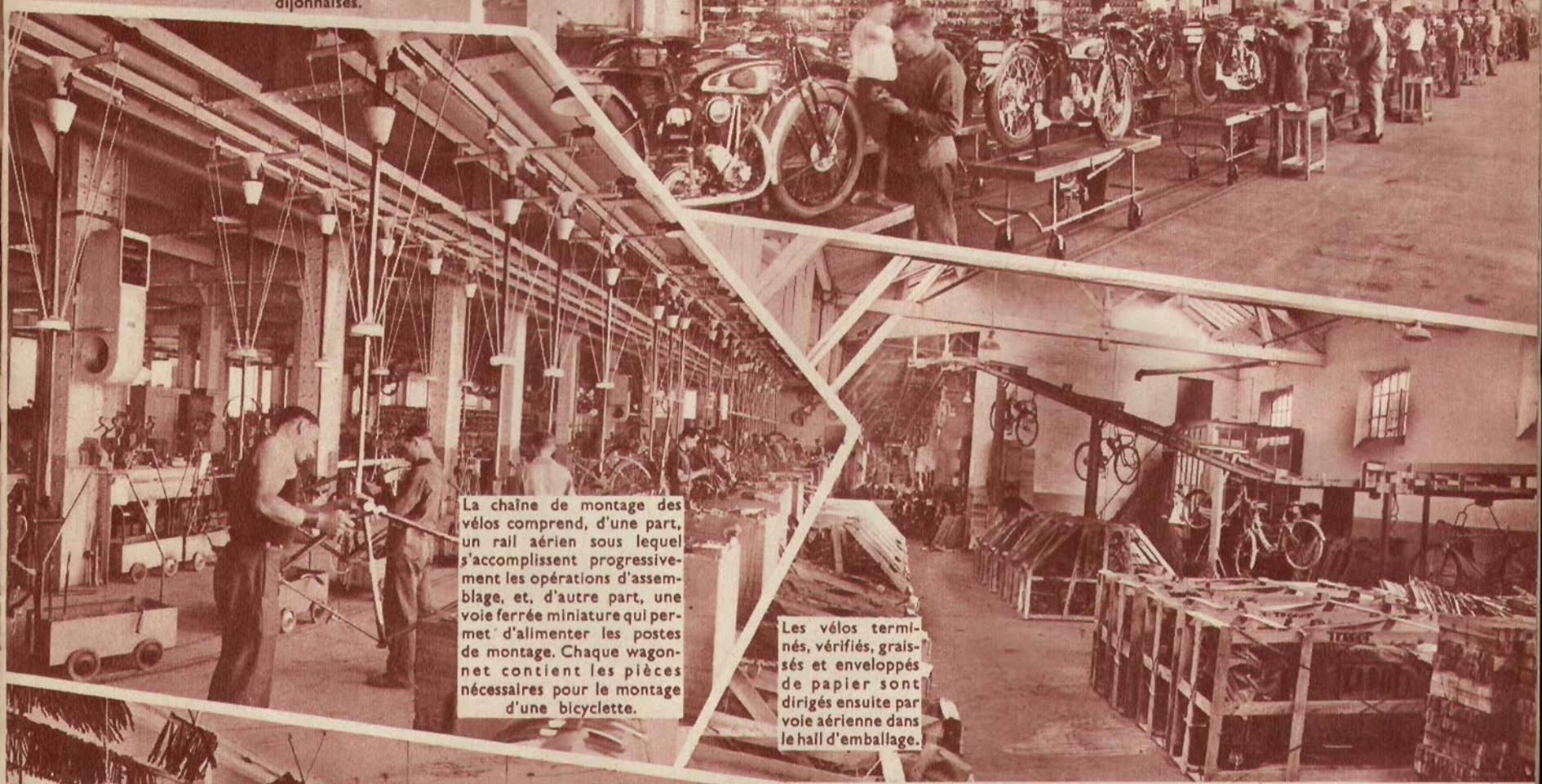
La réception des motocyclettes : Chaque machine neuve est soumise à un essai minutieux sur route. C'est le contrôle suprême avant le départ pour toujours des usines dijonnaises.



Voici le montage des motos : Sur des chariots orientables, progressant devant des postes de spécialistes...



... chaque machine est soigneusement montée élément par élément.



La chaîne de montage des vélos comprend, d'une part, un rail aérien sous lequel s'accomplissent progressivement les opérations d'assemblage, et, d'autre part, une voie ferrée miniature qui permet d'alimenter les postes de montage. Chaque wagonnet contient les pièces nécessaires pour le montage d'une bicyclette.

Les vélos terminés, vérifiés, graissés et enveloppés de papier sont dirigés ensuite par voie aérienne dans le hall d'emballage.



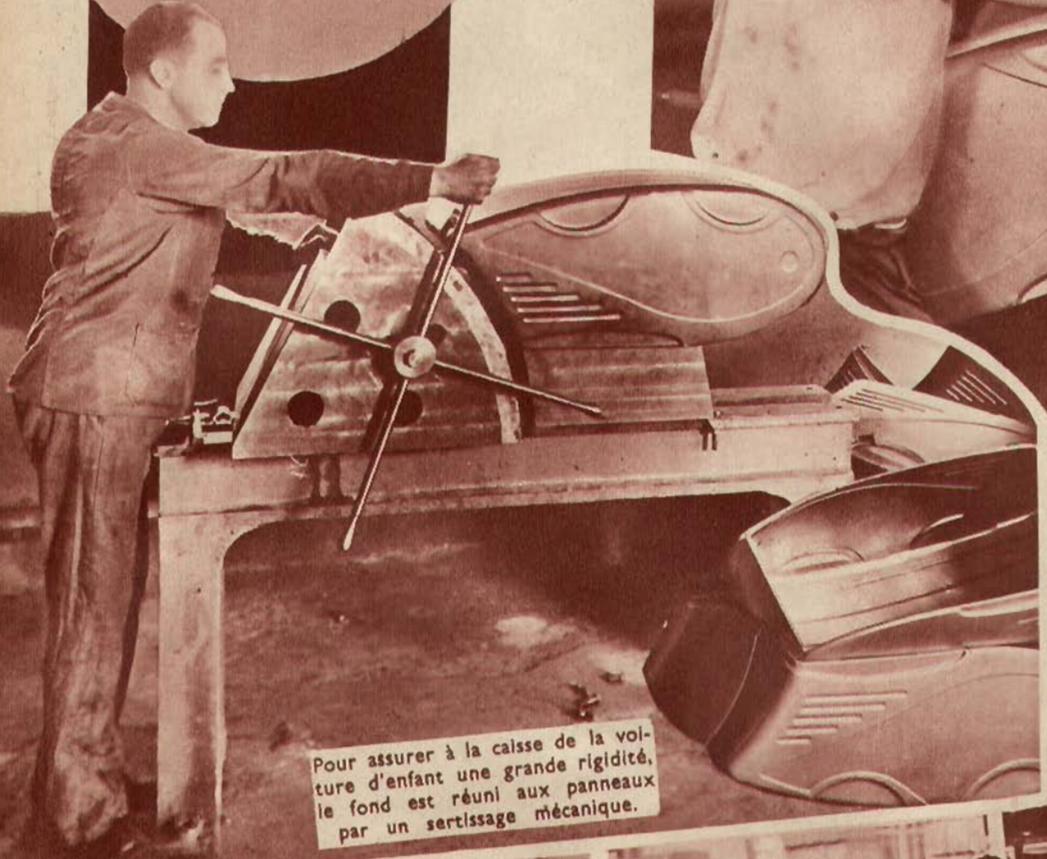
Le magasin des pièces détachées destinées à la clientèle connaît aussi le travail à la chaîne.



Le magasin des pièces finies destinées à l'alimentation des ateliers de montage est situé exactement au-dessus de ces ateliers.

Une usine
TERDOT
moderne

La fabrication des
voitures d'enfants



Pour assurer à la caisse de la voiture d'enfant une grande rigidité, le fond est réuni aux panneaux par un sertissage mécanique.



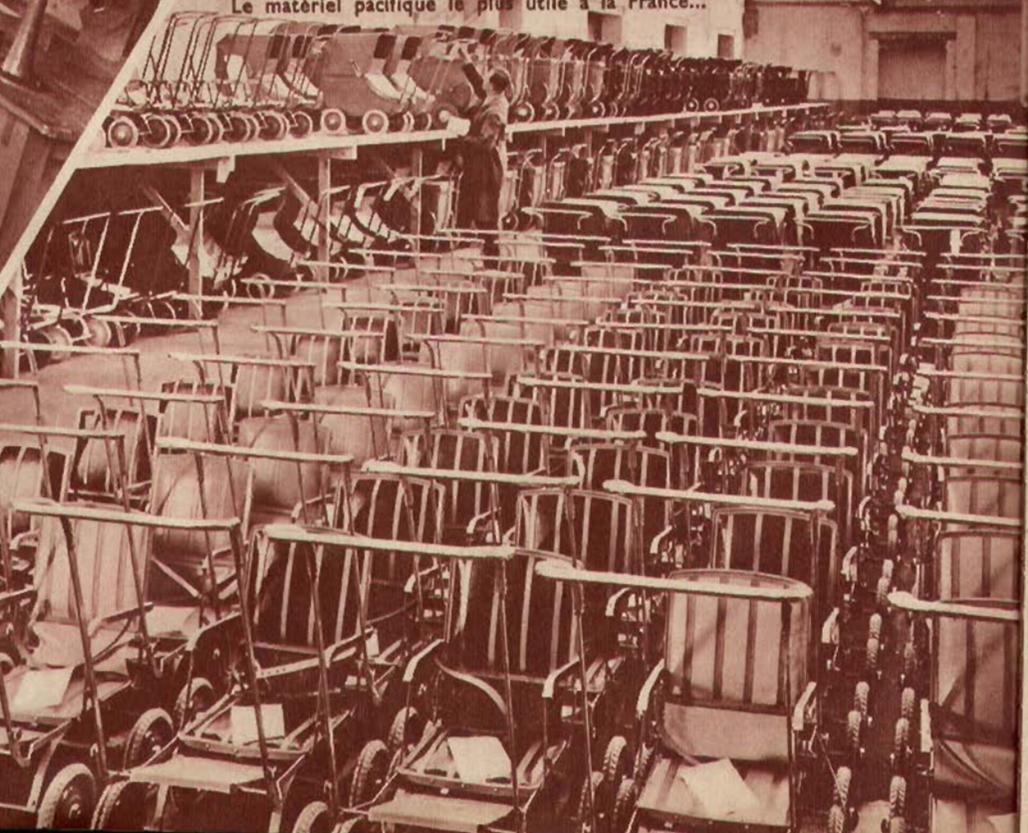
Soudure électrique d'une caisse de voiture.



Chaque ouvrier, exécutant une opération déterminée, acquiert une adresse manuelle qui est une garantie de la qualité totale de la voiture.

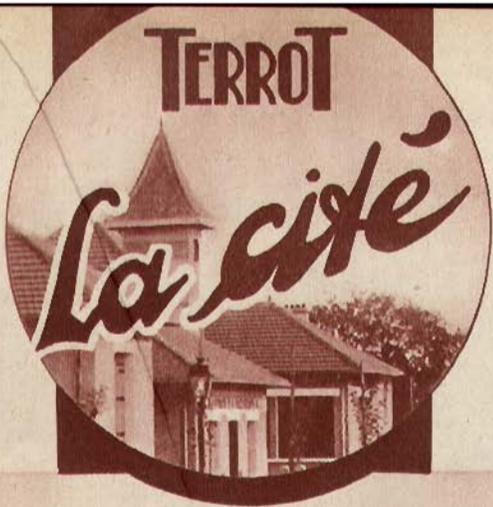


Le matériel pacifique le plus utile à la France...



Le sourire de cette ouvrière ne cache-t-il pas quelque rêve secret ?

Mamans d'hier et mamans de demain unies dans un même travail. Ici, elles piquent à la machine les capotes des voitures.



Le boulevard Trimolet, au centre de la cité, conduit au Stade des Sports (au fond).

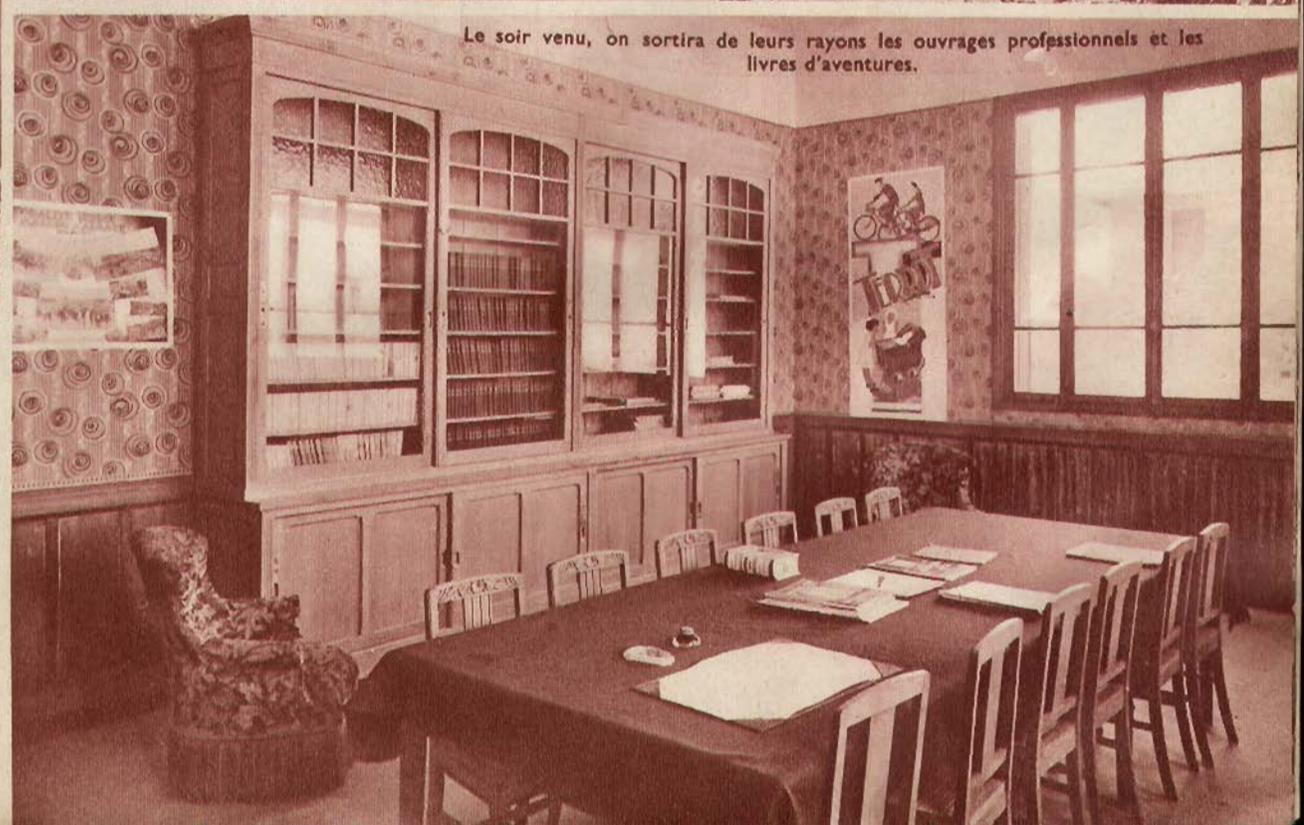


Avec le crépi rustique de son mur, sa pergola fleurie et ce soleil éclatant, cette villa ne sembla-t-elle pas tout à fait méridionale ?



L'avenue Maréchal-Lyautey qui longe la cité.

Le soir venu, on sortira de leurs rayons les ouvrages professionnels et les livres d'aventures.



" TERROT " a toujours développé le côté social de son entreprise parallèlement à son côté matériel.

Après avoir instauré la semaine de congé payée à tous ses ouvriers, créé des primes d'ancienneté, distribué des allocations soit pour charges de famille, soit aux anciens serviteurs de la maison, " TERROT " fit édifier en 1930, dans l'un des quartiers les plus salubres de la périphérie de Dijon, une vaste et très coquette cité ouvrière comportant 78 logements. Chacun de ceux-ci constitue une villa indépendante comprenant de 3 à 5 pièces avec cave, grenier et un jardin. Les loyers demandés sont extrêmement modiques.

De plus, une grande salle de lecture avec bibliothèque, des cabines de bains et de douches sont à la disposition des habitants de la cité.





Le nom de " TERROT " est lié à l'histoire sportive de la « petite reine » dès son origine.

Déjà, en 1911, Ellegaard devenait champion du monde sur une « Super piste » " TERROT ".

Depuis ces dernières années, l'effort principal de " TERROT " porte sur les courses régionales. Avec la collaboration de ses nombreux agents et des clubs locaux, " TERROT " organise et dote de multiples épreuves dans toutes les contrées. C'est la manière la plus efficace d'encourager les jeunes cyclistes en permettant aux mieux doués d'entré eux de se révéler.

Pour la seule saison 1935, le palmarès de " TERROT " s'orne de plus de 400 victoires remportées par ses coureurs tant dans des épreuves routières que dans des manifestations de cross cyclo-pédestre ou des critériums de montagnes, telle la montée du Puy-de-Dôme.



Le passage à Valence de la course Marseille-Lyon.

EXTRAIT DU PALMARÈS 1935

parmi plus de 400 victoires..

Paris-Dunkerque	300 km.	1 ^{er} Vanderdonck.	Marseille-Lyon	350 km.	1 ^{er} Bertocco.
Critérium d'Europe des Grimpeurs		1 ^{er} Mazeyrat.	Paris-Amiens	140 km.	1 ^{er} Catteuw.
Circuit du Forez	240 km.	1 ^{er} Cassin.	Circuit des Villes d'Eaux de l'Est	250 km.	1 ^{er} Vuillemin.
Critérium du Bas-Limousin	245 km.	1 ^{er} Mompied.	Lyon-Vals-les-Bains	190 km.	1 ^{er} Poméon.
Grand Prix Phénix à Marseille ..	185 km.	1 ^{er} Bistagne.	Besançon-Belfort-Besançon	200 km.	1 ^{er} Littot.
Tour du Pas-de-Calais	420 km.	1 ^{er} Oplinus.	Circuit du Cantal	245 km.	1 ^{er} Mompied.
Grands Circuits du Lyonnais	450 km.	1 ^{er} Bertocco.	Paris-Reims-Verdun	315 km.	1 ^{er} Vanderdonck.
Grand Prix de la Foire Comtoise.	250 km.	1 ^{er} Vuillemin.	Dijon-Avallon-Dijon	220 km.	1 ^{er} Bistagne.
Circuit de la Chalosse	125 km.	1 ^{er} Arrangoltz.	Critérium de la Moselle	225 km.	1 ^{er} Hendrickx.
Lyon-Grenoble-Lyon	230 km.	1 ^{er} Cassin.	Vierzon-Romorantin-Vierzon ..	150 km.	1 ^{er} Marchès.
Grand Prix cycliste du Berry	130 km.	1 ^{er} Eono.	Grand Prix de Strasbourg	135 km.	1 ^{er} Koehler.
Bourg-Genève-Bourg	245 km.	1 ^{er} Catteuw.	Circuit d'Aurillac	100 km.	1 ^{er} Gouttesolard.
Grand Prix de la Ville d'Avignon.	160 km.	1 ^{er} Dewinter.	Grand Prix Ch. Lefèvre à Nancy.	210 km.	1 ^{er} Poutot.
Championnat du Bas-Rhin	100 km.	1 ^{er} Martin Mayer.	Circuit de Pomarez à Dax	90 km.	1 ^{er} Prat.
Grand Prix de Bayonne	100 km.	1 ^{er} Arrangoltz.	Championnat du Rhône	100 km.	1 ^{er} Rougemont.
Critérium de l'Aveyron	240 km.	1 ^{er} Vic.	Critérium du Rouergue	230 km.	1 ^{er} Mazeyrat.
Grand Prix de Belfort	150 km.	1 ^{er} Karm.	Grand Prix de Pontarlier	100 km.	1 ^{er} Sanchez.
Grand Prix d'Épernay	120 km.	1 ^{er} Royer.	Grand Prix de Montélimar	160 km.	1 ^{er} Poméon.
Circuit Dorachon	150 km.	1 ^{er} Mompied.	Circuit du Salbert	80 km.	1 ^{er} Littot.
Grand Prix de Dôle	130 km.	1 ^{er} Sanchez.	Grand Prix de Castres	130 km.	1 ^{er} Barthola.
Coupe Pollak à Marseille	100 km.	1 ^{er} Braccini.	Grand Prix de Lille	80 km.	1 ^{er} Oplinus.



Un joli sprint de Poméon (X).

GRAND PRIX TERROT
13 MAI 1935
U. C. C.
et "AVENIR DU PLATEAU CENTRAL"



Une échappée de quelques coureurs.



Bertocco et Cassin à l'arrivée de Marseille-Lyon et avant leur passage à la salle de douches...

PRIX CYCLISTE BARTHELEMY-TERROT
sous le patronage de "L'ECLAIR". - Concours de l'A.V.C.N.
1^{er} AVRIL

TERROT

Le Sport motocycliste

C'est par l'affirmation des qualités de ses machines dans les compétitions de vitesse pure et dans les épreuves de tourisme que "TERROT" a conquis la faveur des masses et pris la première place parmi les producteurs français de motocyclettes.

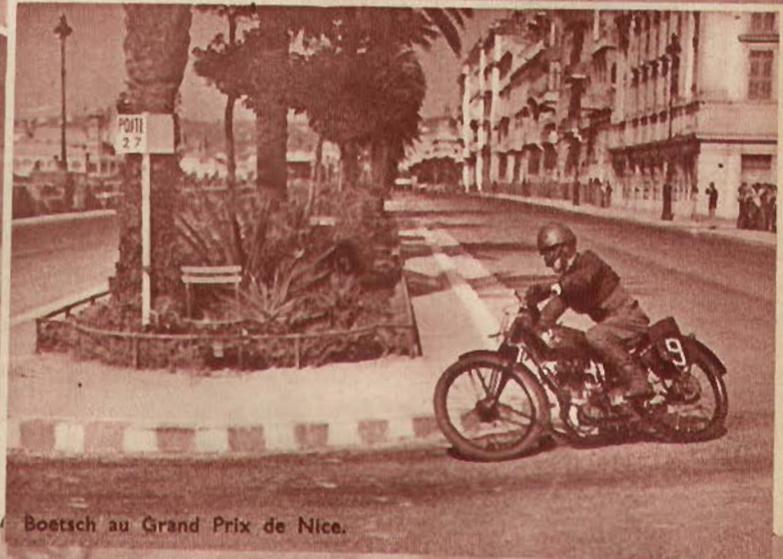
Depuis 1924, "TERROT" a remporté 17 titres de champion de France dans les diverses catégories où la marque était engagée, indépendamment de ses multiples victoires en circuits de vitesse et en courses de côtes. Et cependant "TERROT" ne craint pas d'aligner dans les compétitions non des prototypes réalisés exclusivement pour la course, mais des machines de conception identique à celle de ses modèles commerciaux.



Tour de France motocycliste. — L'arrivée à Versailles des 4 pilotes de Terrot.



Un beau coude à coude sur la piste de Montlhéry.



Boetsch au Grand Prix de Nice.



Leroy, vainqueur du Bol d'Or 1934 et 1935 (cat. 250 cc.).

EXTRAIT DU PALMARÈS 1935

Genève	Côte du Grand-Saconnex	350 cc	1 ^{er} Boetsch.	Rennes	Côte de Pont-Réan.....	175 cc	1 ^{er} Coulon.
Roubaix	Paris-Roubaix	350 cc	1 ^{er} Becque, ex æquo.			350 cc	1 ^{er} Coulon.
Alger	Côte de la Bouzaréa...	500 cc	1 ^{er} Fracés.	Marseille ...	Côte des Alpilles	250 cc	1 ^{er} Padovani.
Orange	Course de côte	175 cc	1 ^{er} J. Braccini.			350 cc	1 ^{er} Bernard.
		350 cc	1 ^{er} Boetsch.	Marseille ...	Côte du Val-de-Cuech ..	250 cc	1 ^{er} Padovani.
Château-Thierry	Course de côte	500 cc	1 ^{er} Andreino.	Strasbourg ..	Circuit des Vosges.....	250 cc	1 ^{er} Muller, ex æquo.
Avignon	Grand Prix motocycliste.	250 cc	1 ^{er} Padovani.	Montlhéry ..	Grand Prix de l'UMF ...	175 cc	1 ^{er} Padovani, cat. champ. de France.
Dieppe	Course de côte	175 cc	1 ^{er} Coulon.	Nancy	Circuit de Lorraine	250 cc	1 ^{er} Boetsch.
		350 cc	1 ^{er} Coulon.			350 cc	1 ^{er} Boetsch.
Marseille ...	Côte du Bd Michelet...	350 cc	1 ^{er} Boetsch.	Laigle	Circuit Aiglon	175 cc	1 ^{er} Texier, ex æquo.
		500 cc	1 ^{er} Boetsch.	Dieppe	Grand Prix motocycliste.	175 cc	1 ^{er} Padovani.
Montlhéry ..	Critérium de vitesse et de régularité	250 cc	1 ^{er} Leroy.	Nîmes	Grand Prix motocycliste.	175 cc	1 ^{er} J. Braccini.
Nice	Côte de la Turbie	175 cc	1 ^{er} J. Braccini.			250 cc	1 ^{er} Boetsch.
Nantes	Kilomètre lancé	250 cc	1 ^{er} Andreino.			500 cc	1 ^{er} R. Braccini.
		350 cc	1 ^{er} Coulon.	Bourg	Circuit de l'Ain	350 cc	1 ^{er} Rose, ex æquo.
		500 cc	1 ^{er} Andreino.	Nice	Grand Prix motocycliste.	175 cc	1 ^{er} Richardson.
Barcelone...	Grand Prix des motocyclettes.....	350 cc	1 ^{er} Simo.	Calais	Circuit du Champ du Drap d'Or	175 cc	1 ^{er} Durieux.
Fontainebleau	Course de côte	250 cc	1 ^{er} Andreino.	Bilbao	Course de côte	250 cc	1 ^{er} Boetsch.
		500 cc	1 ^{er} Andreino.			350 cc	1 ^{er} Boetsch.
Lectoure ...	Course de côte	250 cc	1 ^{er} Boulanger.				
		500 cc	1 ^{er} Boulanger.				
Paris	Bol d'Or motocycliste ..	175 cc	1 ^{er} Texier.				
		250 cc	1 ^{er} Leroy.				

Coulon le prestigieux coureur de Terrot.

et cette année encore, pour la 17^e fois, "TERROT" est **CHAMPION DE FRANCE** (Catégorie 175 c.c.)



Départ d'une étape du Tour de France motocycliste : la pluie ne triomphe pas du sourire des concurrents.



Le style caractéristique de Boetsch virant à la côte de la Barraque.

*La moto
dans les
courses
cyclistes*



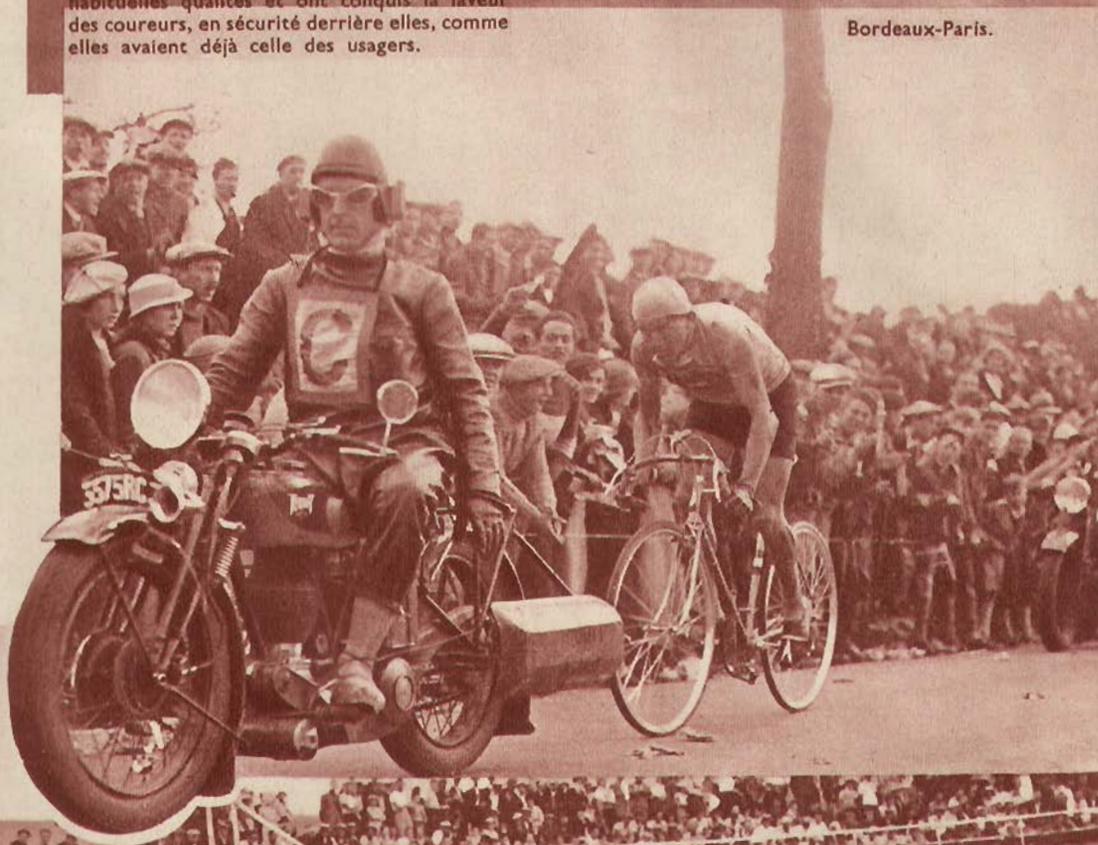
Un passage de la course Bordeaux-Paris.

La célèbre course Bordeaux-Paris constitue, pour les motocyclettes chargées d'entraîner les coureurs cyclistes, une épreuve redoutable. Rien d'étonnant donc à ce que le journal «L'Auto», organisateur de cette manifestation si populaire, ait porté son choix sur les fameuses 350 cc. «TERROT» au fonctionnement impeccable et à la régularité de chronomètre. La silhouette si particulière des machines «jaune paille» est vite devenue familière dans les milieux cyclistes.

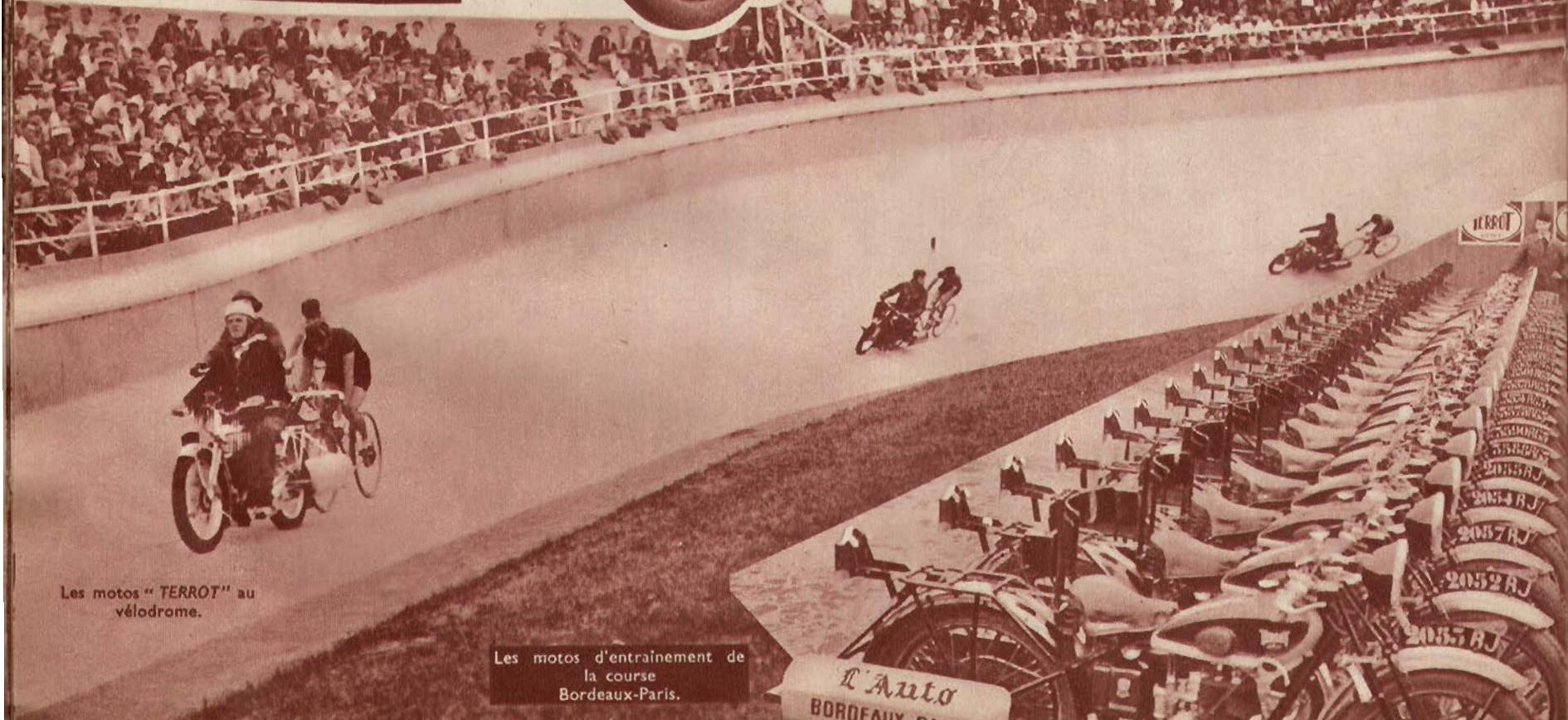
Des machines d'entraînement analogues ont affirmé, sur tous les vélodromes, leurs habituelles qualités et ont conquis la faveur des coureurs, en sécurité derrière elles, comme elles avaient déjà celle des usagers.



Bordeaux-Paris.



Pour les services de reportage du Tour de France cycliste, services qui exigent entre les mains d'un bon pilote un matériel d'élite, c'est à la 500 cc. Terrot à culbuteurs qu'on a notamment fait appel. La voici, à l'une des étapes, pilotée par le motocycliste F. Fraichard.



Les motos «TERROT» au vélodrome.

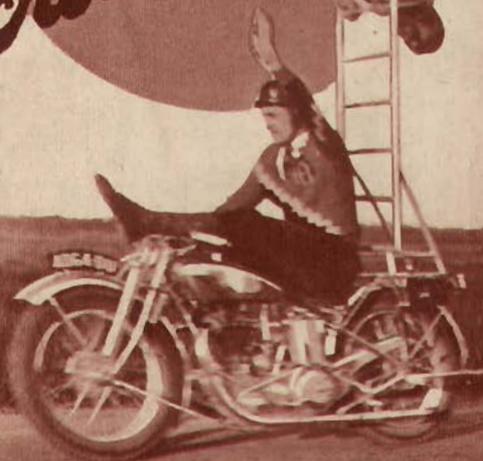
Les motos d'entraînement de la course Bordeaux-Paris.

Moto-ball et acrobaties

Finaliste des Championnats de France 1933 et 1934, Champion de Paris 1935 : tels sont les titres dont peut s'enorgueillir la Marque "TERROT" dans le sport vivant et jeune du Moto-Ball. L'extrême maniabilité et la parfaite stabilité des "Moto-Ball" "TERROT", la robustesse et la nervosité de reprises de leurs moteurs en font les machines favorites des grandes équipes. Toutes les acrobaties sont permises avec les motos "TERROT" grâce à leur légendaire tenue de route. Les quelques photographies qui illustrent cette page en témoignent éloquentement.



Les as motocyclistes Vermot et Boulard dans leurs impressionnants exercices d'équilibre.



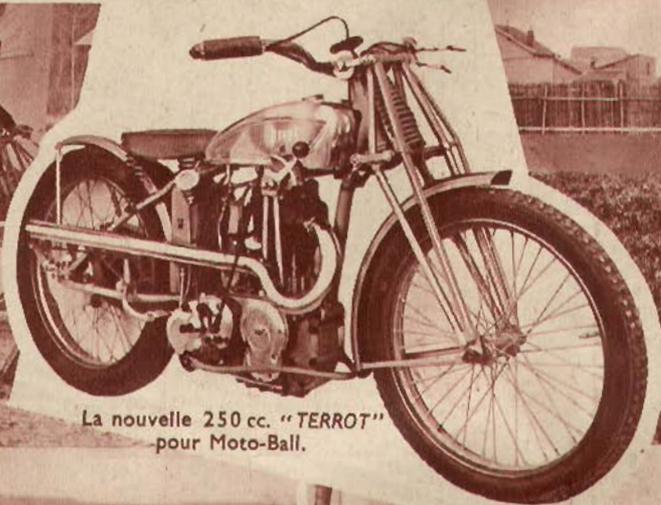
L'équipe du Moto-Ball Club de Reims.



MOTO-BALL DE VITRY-LE-FRANÇOIS GRAISSAGE A L'HUILE A L'ESSENCE



L'équipe du Moto-Ball Club de Vitry-le-François.



La nouvelle 250 cc. "TERROT" pour Moto-Ball.



L'équipe du Moto-Ball Club de Paris.

Tandis que tous les regards convergent vers le ballon, Krebs (X) va amorcer une descente.



Phase d'un match.



TERROT

UNIVERSITE DE
PARIS-UNIVERSITE-CLUB
 ASSOCIATION SPORTIVE DES ETUDIANTS ET DES SCOLAIRES
 Reconnue d'Utilité Publique le 25 Mars 1927
 A.G. N° 7556 - 31 Octobre 1910

Scolaires! Universitaires!
 Participez aux sorties de classement

TERROT

Sorties de classement: 10, 17 et 24 Février, 3, 10 et 24 Mars 1935
 (Départ des sorties à 8 h. 30, Monument Lavoisier, Porte Maillot, retour à Paris pour Midi)
 Courses de classement: 17 Mars - 25 km. contre la montre
 31 Mars - 30 km. en ligne

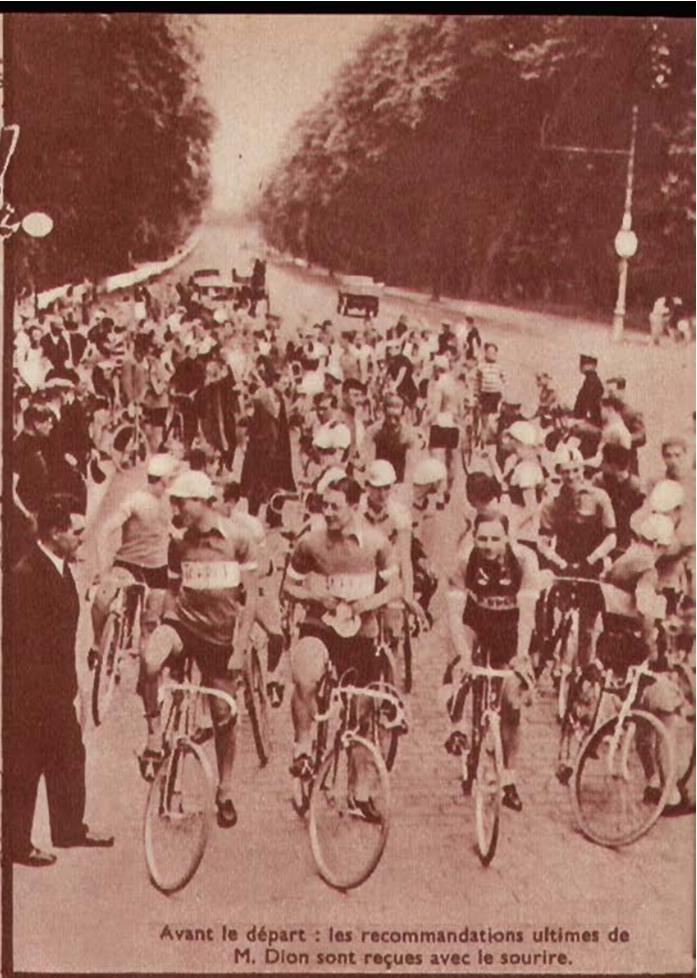
Classement par addition de points
 Les sorties de classement et 2 points à tout concurrent de Paris-Université-Club sont prévus pour la dotation de toutes les sorties et courses de classement. Le classement sera fait sur la base de la moyenne de vitesse. Les 3 premiers de chaque sortie recevront un objet souvenir. Les vainqueurs de chaque sortie de classement recevront un objet souvenir.

Un cadre Terrot
 Une paire de roues
 Une paire de boyaux
 au 10^e Un objet souvenir aux Scolaires et Universitaires.

C. tous les Mercredi à 21 h.
 Place de l'Odéon - PARIS.

Ateliers, gratuits pour les membres de la Section Cycliste, 12, Passage de l'Industrie.

Préparatives pour l'attribution de services de bicyclette.

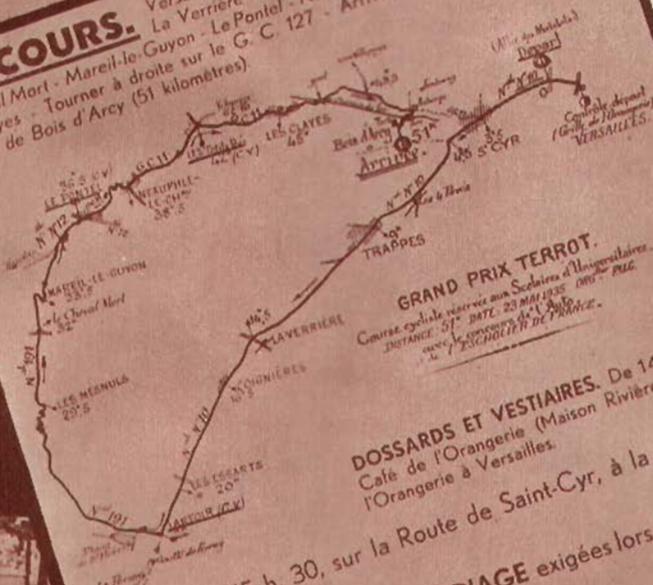


Avant le départ : les recommandations ultimes de M. Dion sont reçues avec le sourire.



Le départ du Grand Prix Terrot : La meute est lâchée.

PARCOURS. Versailles (Grille de l'Orangerie) - Saint-Cyr - Trappes - La Verrière - Coignières - Les Essarts - Les Mesnuls - Neauphle-le-Château - Le Pontel - Arrivee : au sommet de la Côte du Fort de Bois d'Arcy (51 kilomètres).



GRAND PRIX TERROT.
 Course cycliste réservée aux Scolaires d'Universitaires.
 Distance: 51 km. DATE: 23 Mars 1935. 08h - P.M.C.
 avec le concours de l'U.V.F. et de la Section Cycliste de Paris.

DOSSARDS ET VESTIAIRES. De 14 h. à 15 h.
 Café de l'Orangerie (Maison Rivière) Grille de l'Orangerie à Versailles.

DEPART. A 15 h. 30, sur la Route de Saint-Cyr, à la hauteur de l'Allée des Matelots.

PREUVES DE SCOLARITE ET D'AGE exigées lors de la distribution des dossards.
ENGAGEMENTS. (5 francs) reçus jusqu'au 21 Mai par M. René RAILLET, Président de la Section Cycliste du P.U.C., 12, Passage de l'Industrie, PARIS-X^e.

Scolaires! Adhérez à la Section Cycliste du P. U. C. Vous y trouverez conseils, encouragements, camaraderie. Vous êtes cordialement convoqués aux réunions tous les Mercredis à 21 h., Bar Olympien, 3, Place de l'Odéon. Cotisation annuelle : 40 francs, en grande partie remboursée par les engagements gratuits dans les épreuves scolaires.



A droite, Caudron vainqueur du Grand Prix Terrot.



Un vaste programme de manifestations cyclistes chez les scolaires et les universitaires a été réalisé cette année par "TERROT" avec le concours du Paris-Université-Club.

Six sorties, deux courses de classement, un grand prix cycliste, un challenge furent organisés.

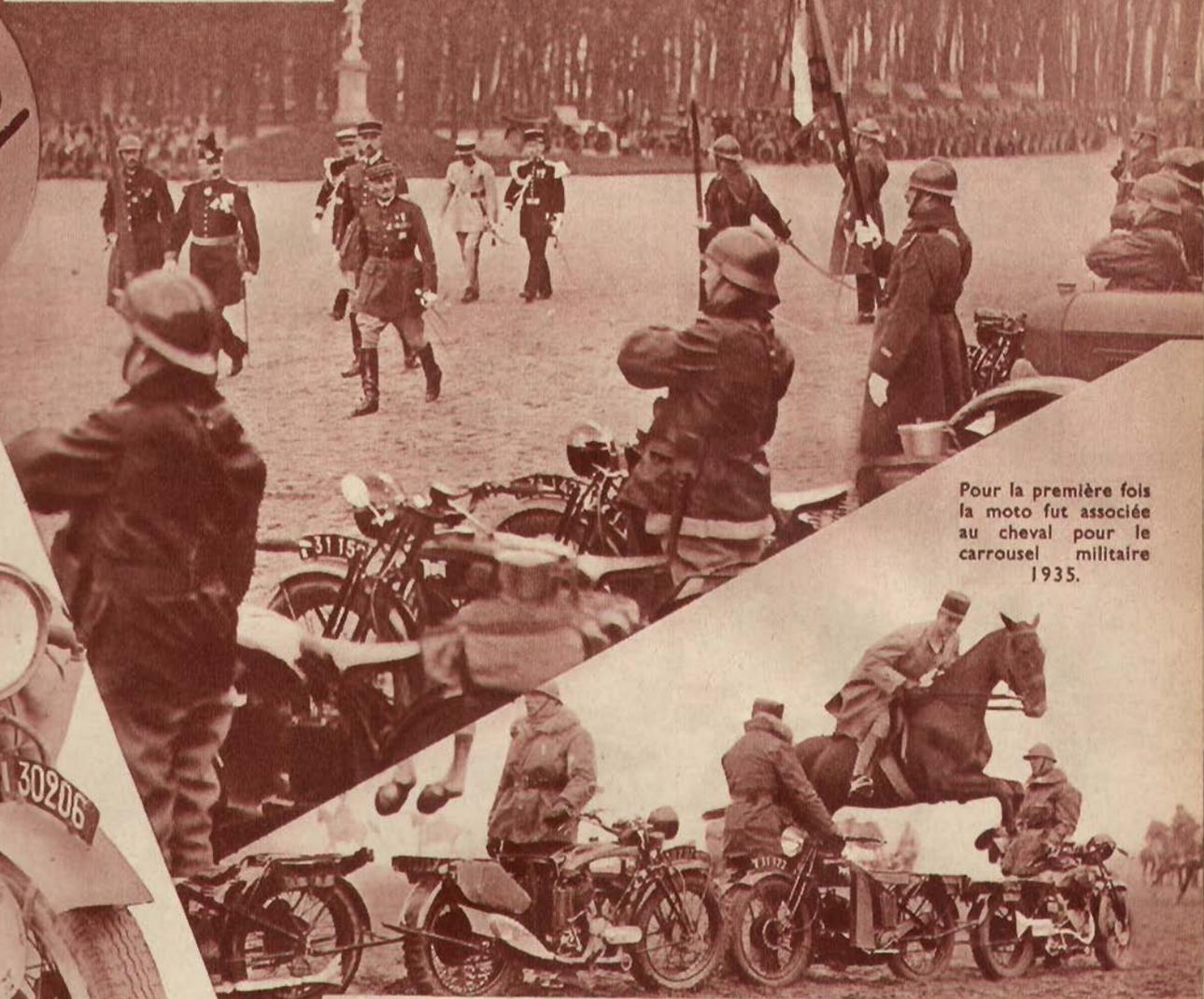
Dotées de prix importants, ces épreuves remportèrent le plus vif succès auprès des jeunes amateurs de nos lycées et collèges parisiens.



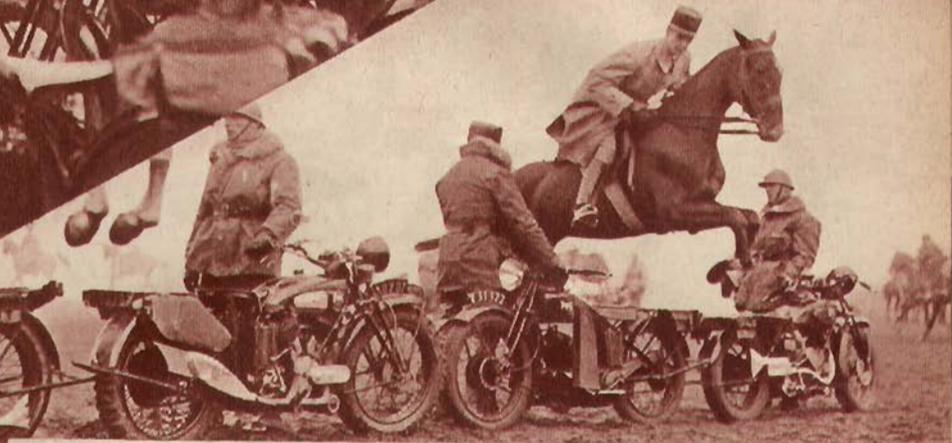
Rassemblement des concurrents pour une sortie de classement.

Le général Weygand passe une revue
avant de faire ses adieux à l'Armée.

dans
TERROT
l'armée



Pour la première fois
la moto fut associée
au cheval pour le
carrousel militaire
1935.



Stock de motos
350 cm3. destinées à
l'Armée.



M. Louis Marin, Ministre de l'Education Nationale,
félicite l'équipe du 8^e Bataillon de Dragons,
gagnante de la coupe du Concours d'estafettes
militaires en 1934.



Une moto Terrot
750 cm3. "Tous ter-
rains".

Moderne monture, capable de déplacements longs et rapides, apte à passer dans les sentiers et les champs ou à franchir les gués, la moto est bien l'auxiliaire la mieux qualifiée pour collaborer avec le cheval et même pour se substituer à lui. Aussi l'armée poursuit-elle constamment sa motorisation. Là encore, la motocyclette "TERROT" trouve place par sa robustesse et sa régularité de marche. Depuis les 350 cc. à soupapes latérales, affectées à la cavalerie légère, jusqu'aux 750 cc. 2 cylindres avec sidecars destinées aux dragons portés, chaque catégorie a un emploi bien déterminé.

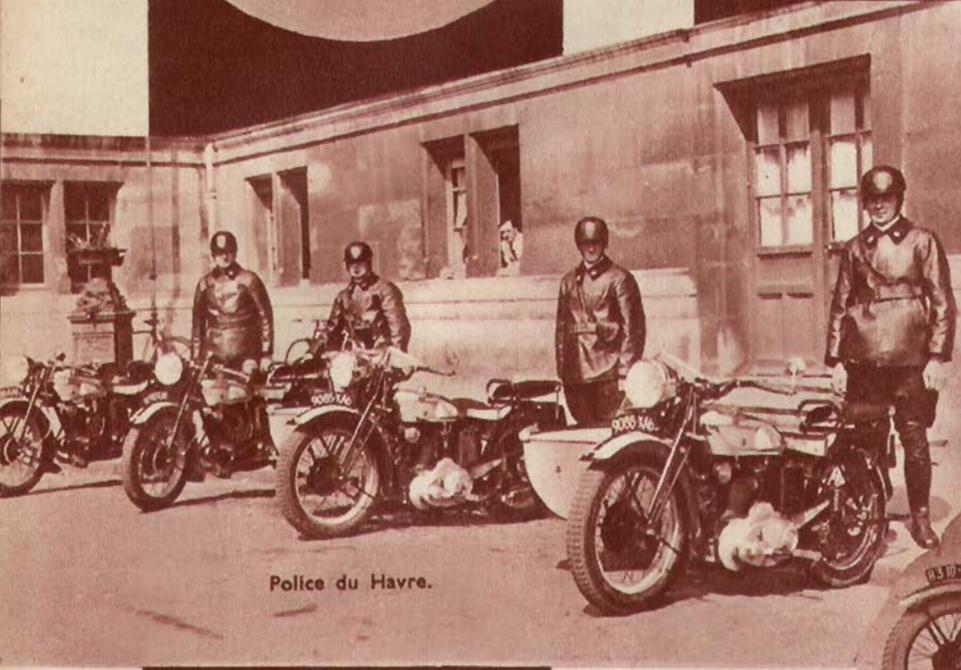
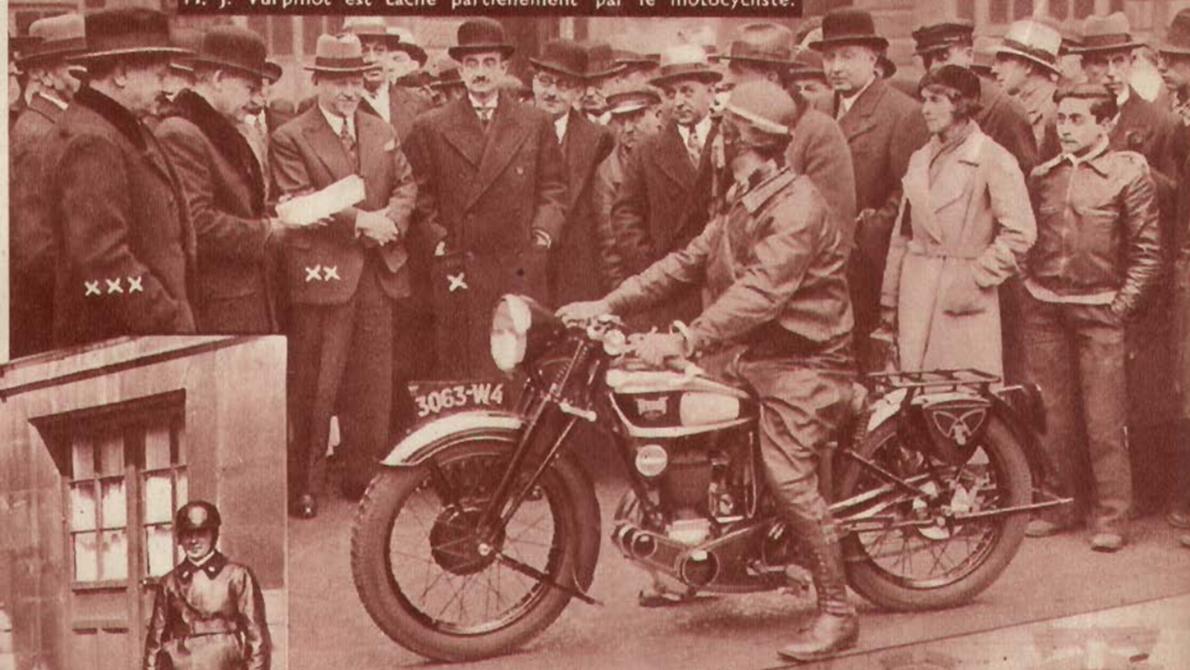
A côté de ses motos commerciales, "TERROT" a spécialement créé, pour les besoins de l'armée, un prototype breveté de motos "Tous Terrains" en 500 et 750 cc. Les évolutions de ces machines en terrains variés sont un sujet d'étonnement pour quiconque n'a jamais assisté à leurs traversées de gués ou à leurs montées de remblais de terre meubie à fort pourcentage.



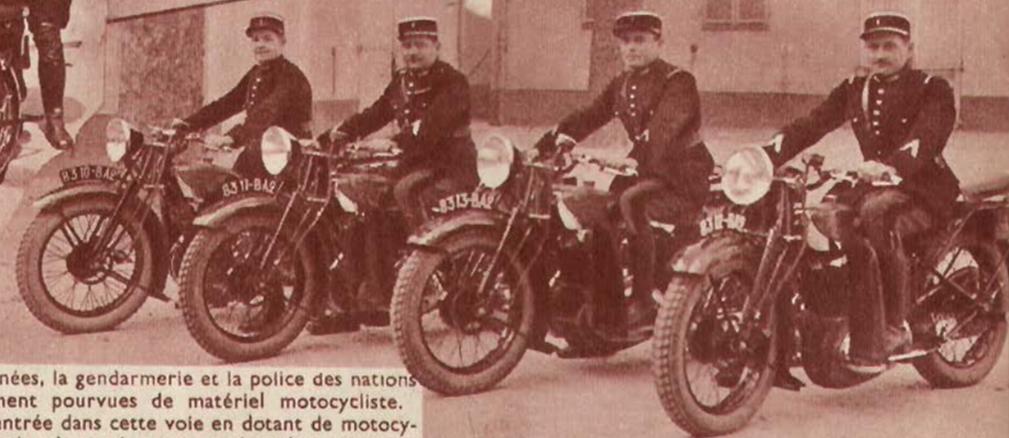
Quelques militaires
sur "TERROT" au
Concours d'estafettes.

*Police,
Gendarmerie
Saisons
aériennes*

Un épisode de la lutte contre le bruit : Présentation d'une motocyclette silencieuse de série à M. Langeron (x), Préfet de Police ; à sa droite, M. Guichard (xx), Directeur de la Police Municipale, et M. de Courval (xxx), Directeur adjoint. M. J. Vurpillot est caché partiellement par le motocycliste.

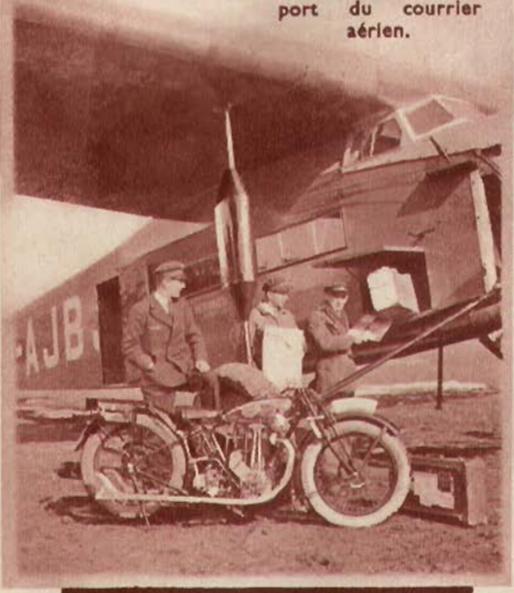


Police du Havre.

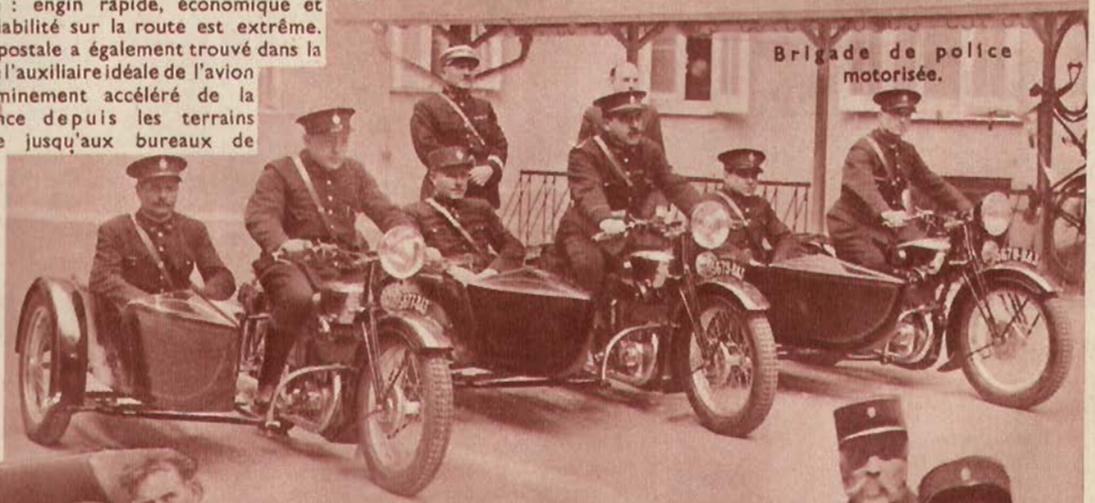


La gendarmerie des Alpes-Maritimes est dotée de puissantes 5 CV Terrot.

La moto est la précieuse auxiliaire de l'avion pour le transport du courrier aérien.



Depuis de nombreuses années, la gendarmerie et la police des nations étrangères sont abondamment pourvues de matériel motocycliste. La France est également entrée dans cette voie en dotant de motocyclettes certaines de ses brigades de gendarmerie et de police, ainsi que divers corps de sapeurs-pompiers. Pour la répression des délits de circulation, la poursuite d'automobilistes en défaut, la protection des cortèges, les premiers secours en cas d'incendie, aucun instrument de transport ne peut rivaliser avec la motocyclette : engin rapide, économique et dont la maniabilité sur la route est extrême. L'aviation postale a également trouvé dans la motocyclette l'auxiliaire idéale de l'avion pour l'acheminement accéléré de la correspondance depuis les terrains d'atterrissage jusqu'aux bureaux de poste.



Brigade de police motorisée.



Le président du M. C. F., M. Sénéchal, vient de sortir de la carlingue de son avion son vélomoteur spécial "TERROT" et s'apprête à gagner la ville.

Un sympathique équipage de « Premiers Secours ». Amarrés de chaque côté du sidecar, on remarque deux puissants extincteurs d'incendie.

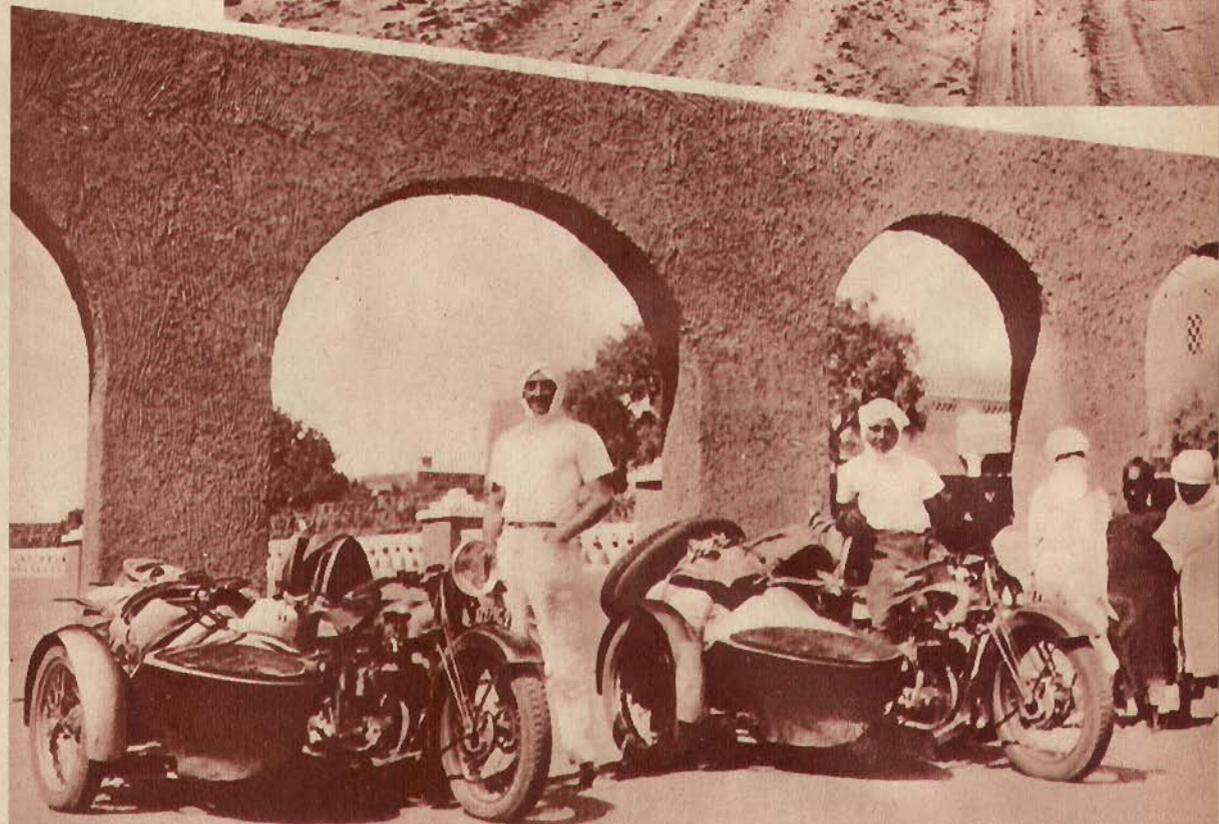


Monsieur Vurpillot le créateur de la plus petite moto du monde et certainement la plus rapide puisqu'elle vole à 210 km/h. Bien à vous, M. Guichard

La traversée du Sahara



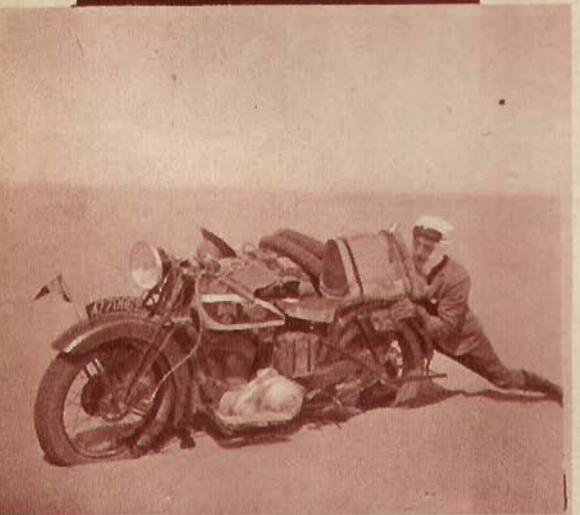
Le Sahara, " le plus beau désert du monde ", a beaucoup perdu de son mystère. Mais les immenses étendues de sable ou de cailloux, regs, hammadas, chebkas, ergs, qui se succèdent sur des centaines et des centaines de kilomètres, n'en sont pas moins, aujourd'hui encore, des causes de sérieuses difficultés pour une motocyclette, par suite de la nature même du terrain et de l'écartement du ravitaillement.



... Partis d'Alger, Desombre et moi, avec un chargement respectable d'eau, d'essence, de vivres et d'objets divers — phono, pharmacie, armes, tente, cinéma — réparti dans nos deux sidecars " TERROT " 500 cc. Bernardet, nous devons traverser successivement Laghouat, Ghardaïa, El Goléa, In-Salah, pénétrer dans le Hoggar, pour atteindre enfin Tamanrasset, pays des montagnes bleues et des hommes voilés.

Bien des difficultés nous attendaient : les crevaisons (jusqu'à 12 par jour), la chaleur, la soif, les continus ensablements, les tempêtes de sable, le découragement qu'aggrave la désespérante monotonie de ces paysages nus, et surtout la crainte que les machines ne résistent pas à un semblable régime. Malmenées sur les pierres, où le carter venait buter sans cesse, remplies de sable qui s'infiltrait jusque dans les plus petits organes, passant d'une température de 60° le jour à celle de -2° la nuit, elles nous ont cependant ramenés jusqu'à Paris, sans que nous ayons eu, en cours de route, la moindre panne de moteur.

Note de M. Soubrier qui, avec M. Desombre, traversa le Sahara d'Alger à Tamanrasset. L'un et l'autre montaient des 500 cc. " TERROT " type RL.





TERROT

RALLYE TERROT AU BALLON D'ALSACE

10 Juin 1934

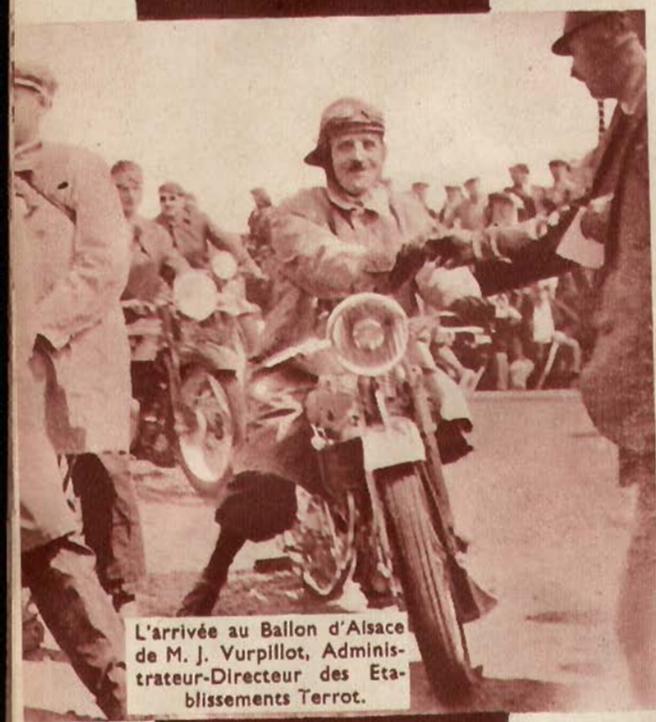
Le 10 juin 1934, à l'occasion d'un **Partager.**
 Rallye réservé uniquement à ses clients
 d'une région restreinte, "TERROT" a pu
 rassembler au Ballon d'Alsace plus de
 1.400 motocyclettes de sa marque.
 C'est la première fois, en France, qu'une
 réunion de motocyclistes groupe un nom-
 bre aussi élevé de participants. C'est là
 une belle preuve de la popularité dont
 jouit la firme et une saisissante affirmation
 des liens amicaux qui unissent les membres
 de la grande famille "TERROT".

Nom _____ Numéro d'inscription _____

Adresse _____

Renseignements avec laquelle _____

Le tirage de la tombola par M. J. Perrot. Les candidats à la Fortune attendent que le sort se soit prononcé.



L'arrivée au Ballon d'Alsace de M. J. Vurpillot, Administrateur-Directeur des Etablissements Terrot.



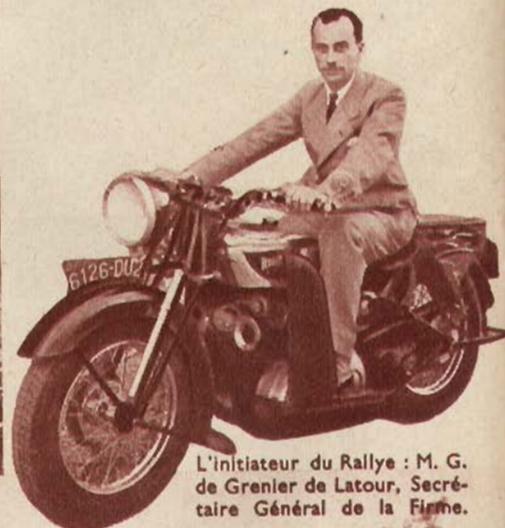
Le service d'ordre qui canalisait les 1.400 motocyclettes comprenait... 2 gendarmes ! Voilà qui fait honneur à la discipline des motocyclistes.

Une foire moderne où le bétail est mécanisé : quelque 5.000 chevaux sont au vert dans le parc des motos.



Pas de manifestation moderne sans haut-parleurs ! Ceux-ci meublèrent de musique les heures creuses de la sieste.

Dominant, sur un socle de luxe, la foule pressée des motocyclettes de tous calibres, le premier prix de la tombola — une 500 cc. culbuteurs RSS — s'offre à la convoitise des fidèles.



L'initiateur du Rallye : M. G. de Grenier de Latour, Secrétaire Général de la Firme.



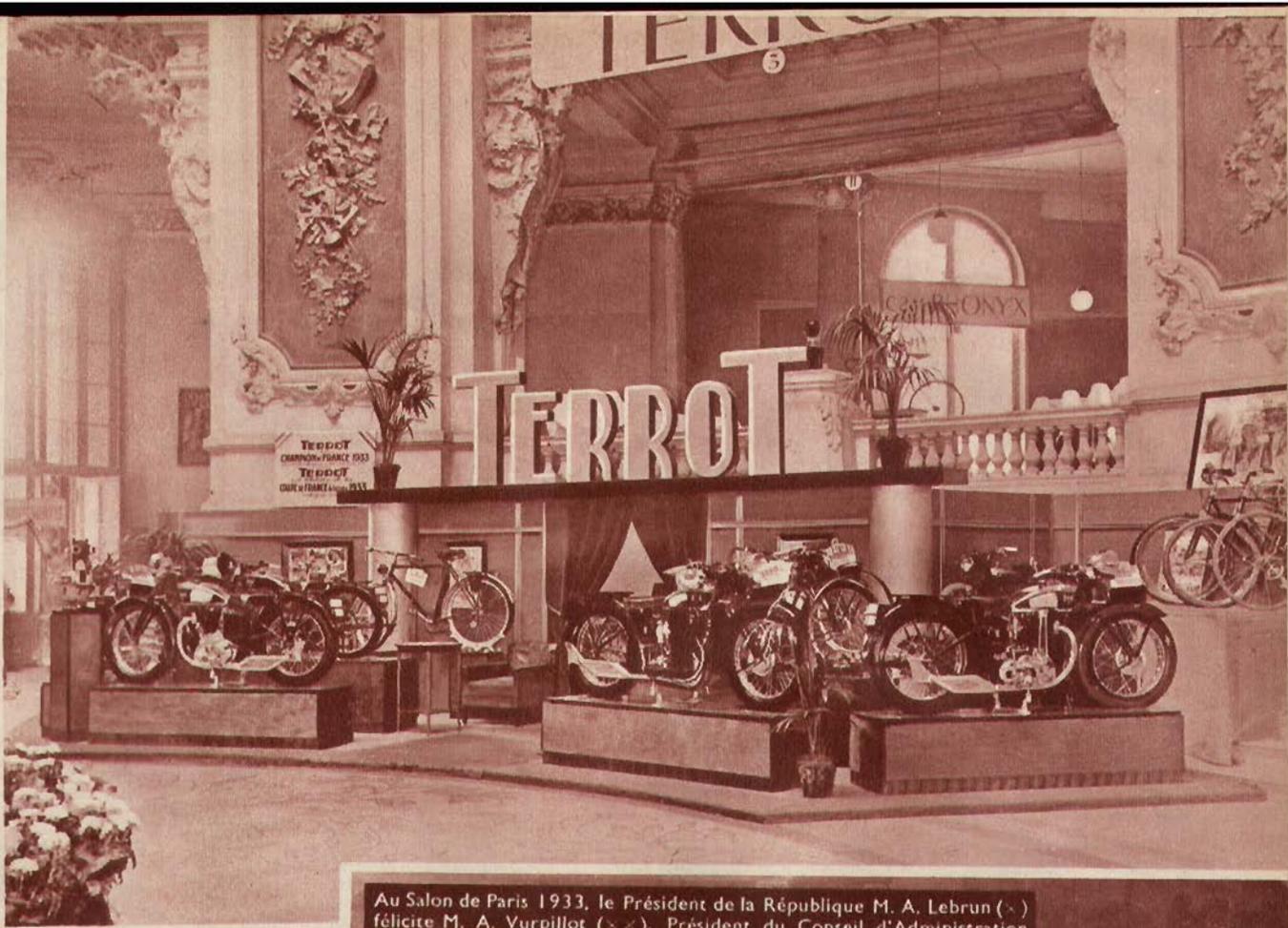
Salons et Expositions

"TERROT", par sa position de leader de la construction motocycliste française, se doit de participer avec éclat à toutes les grandes expositions nationales et internationales.

Dès 1910, à l'Exposition de Bruxelles, la Grande Médaille d'Or lui était attribuée pour la magnifique présentation de son stand.

Depuis lors, "TERROT" prend part avec le plus grand succès à toutes les manifestations importantes : Salons de Prague, de Genève, Exposition Coloniale de Paris, Salon de l'Automobile du Cycle et de la Moto de Paris, etc.

A noter aussi l'effort des agents de "TERROT" pour la présentation des modèles de la marque dans les expositions et foires locales et régionales.



Au Salon de Paris 1933, le Président de la République M. A. Lebrun (x) félicite M. A. Vurpillot (x x), Président du Conseil d'Administration des Etablissements TERROT.

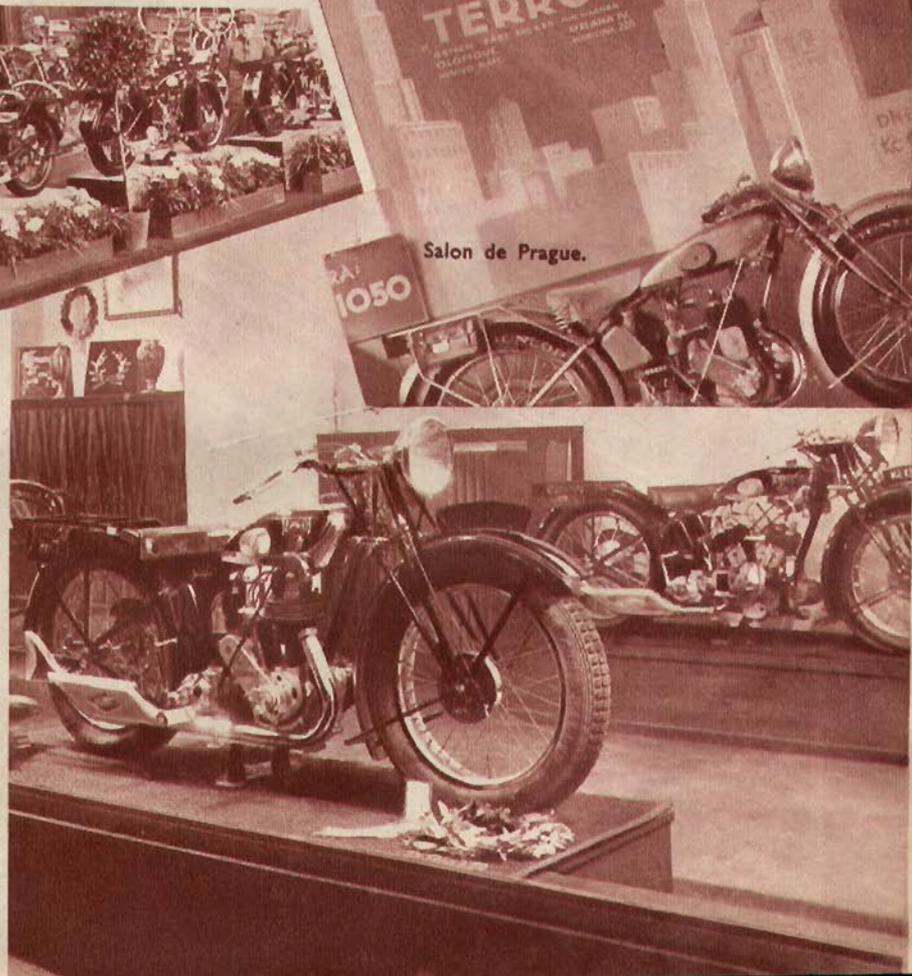


Salon de Prague.

1050



Foire de Lyon.



TERROT



Grand Concours de Photos

ORGANISÉ PAR

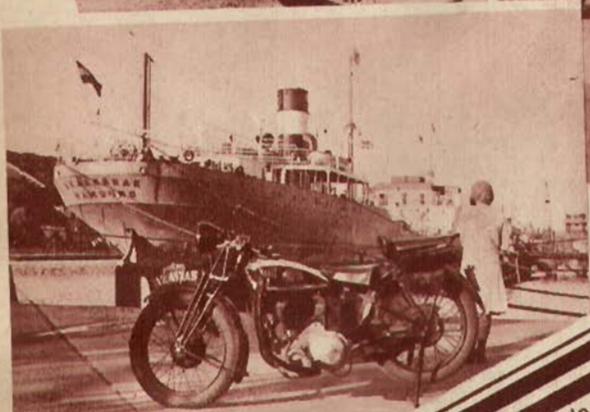
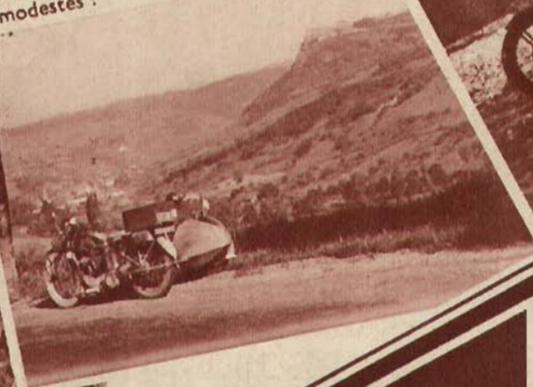
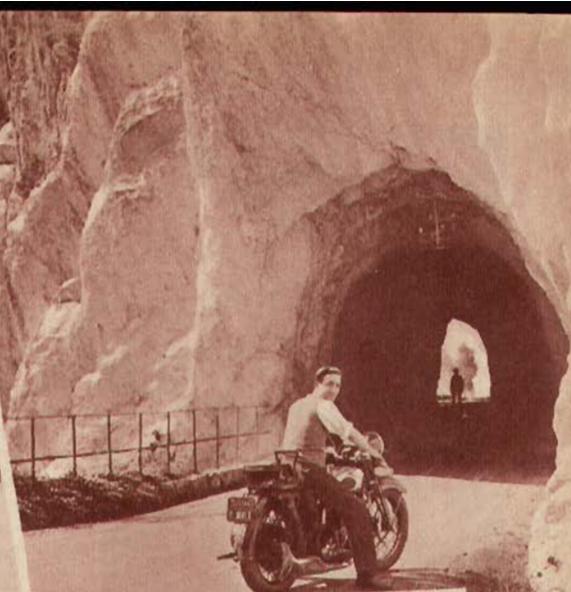
MOTO-REVUE

ET LES ÉTABLISSEMENTS

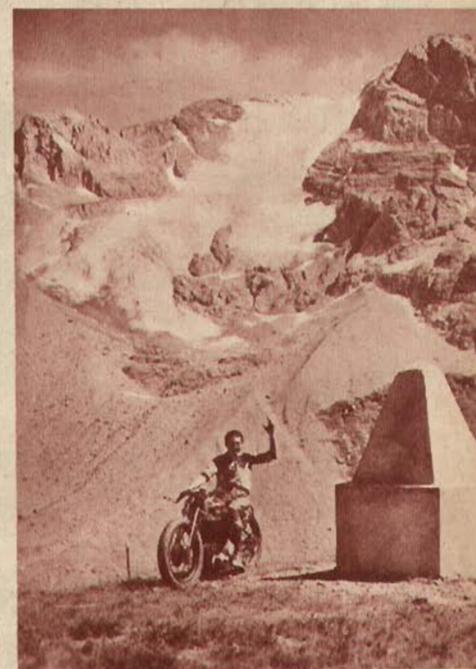
TERROT

Tous ceux qui se livrent aux plaisirs combinés de la motocyclette et de la photographie ont été conviés, l'an dernier, à participer à un grand concours organisé par "TERROT", sous le patronage de la revue motocycliste « Moto-Revue ».

Les envois, venus de toutes les régions de France et aussi de l'Étranger, furent extrêmement nombreux. Le choix du jury fut rendu difficile par la valeur des épreuves reçues. Celles qui illustrent cette page sont un vivant commentaire des joies que la motocyclette dispense à ses usagers : pêche, excursions, grand tourisme. La motocyclette n'est-elle pas le véhicule que la Providence de l'homme créa pour les budgets modestes ?



Un des plus rudes cols des Alpes, le col de la Vanoise, qui s'élève à plus de 2.600 mètres d'altitude, a été escaladé pour la première fois à motocyclette par M. Terrier, agent de "TERROT" à Aix-les-Bains. Ce remarquable exploit en dit long sur les qualités de la 350 cc. "TERROT", type H. M. L., que M. Terrier utilisait pour son ascension.



TERROT

VOITURES D'ENFANTS



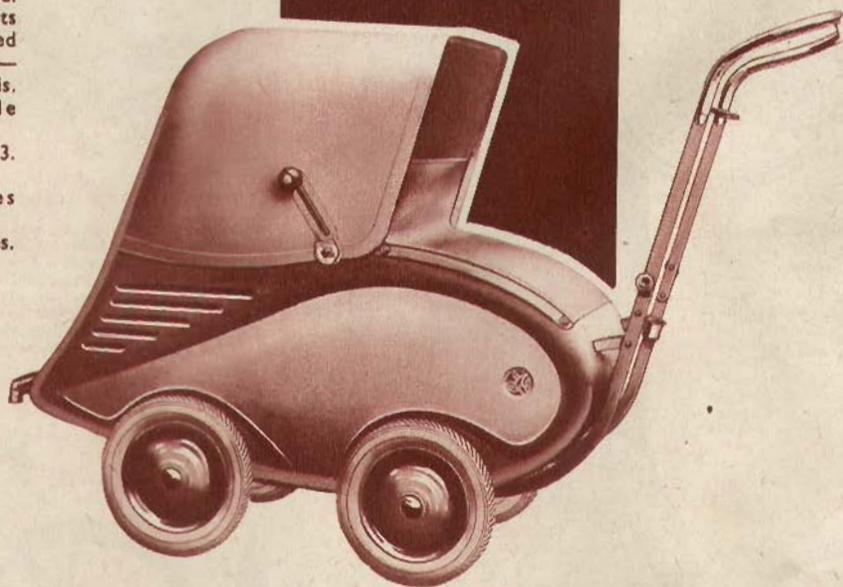
— POUSSETTES "TEROTO" —

Montage entièrement métallique. Suspension très souple par ressorts à lames. — Dossier et marchepied réglables. — Roues à voile plein. — Bandages 200 x 35. — Email gris. Capitonnage très confortable moleskine assortie. Encombrement 0^m68x0^m46x0^m33. Poids 10 kgr. Type P 100 Standard. Pièces nickelées. Type P. 101 Luxe. Pièces chromées.



— CABS —

Carrosserie en tôle emboutie. — Siège développant. — Capote à compas invisibles. — Tablier pare-brise. — Ceinture de sûreté. — Poussoir repliable. — Suspension cantilever. — Roues à voile plein. — Enjoliveurs. — Bandages caoutchouc. Type C 74 Utilitaire, nickelé. Type C 75 Standard, nickelé. Type C 76 Luxe chromé.



Appliquant à la fabrication des voitures d'enfants les méthodes modernes de la construction automobile, "TERROT" a pu, grâce à ses puissantes ressources techniques, réaliser des modèles de conception nouvelle, présentant sur les productions courantes des avantages considérables.

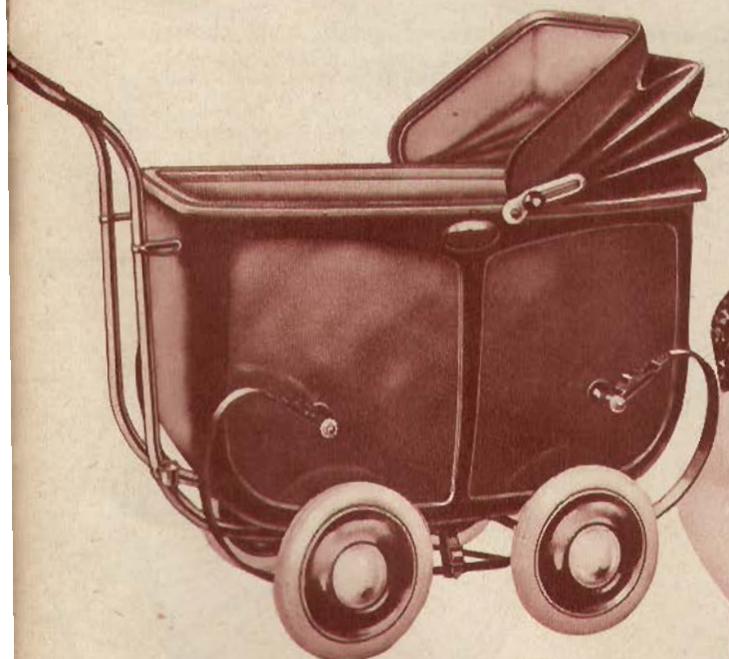
Voici quelques-uns des avantages des voitures "TERROT": carrosserie galbée entièrement en acier; garniture à l'anglaise avec capitonnage par panneaux amovibles, capote à coins arrondis avec compas invisibles; main courante protectrice sans fixation apparente; chromage sur nickel cuivre, émail-lage laque.

— AÉRO-CABS —

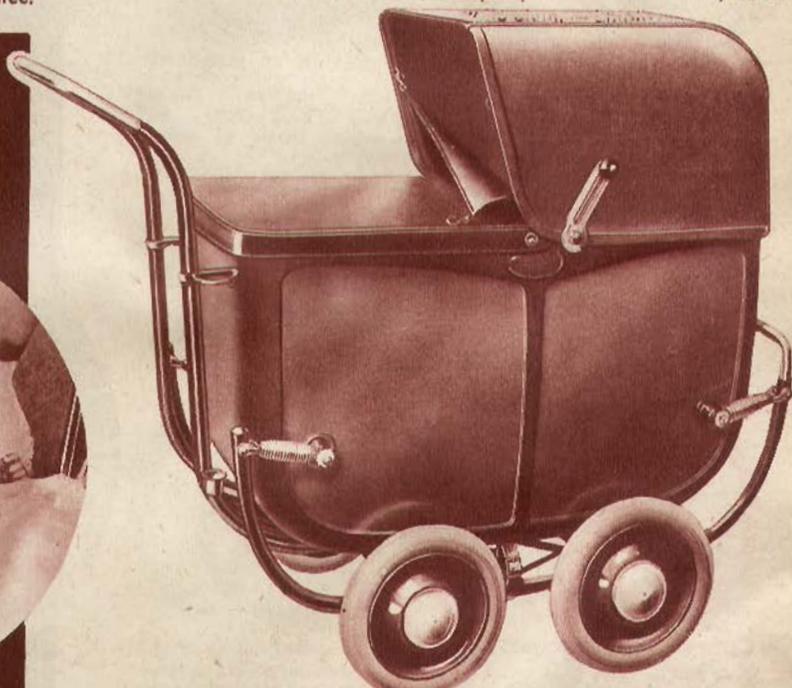
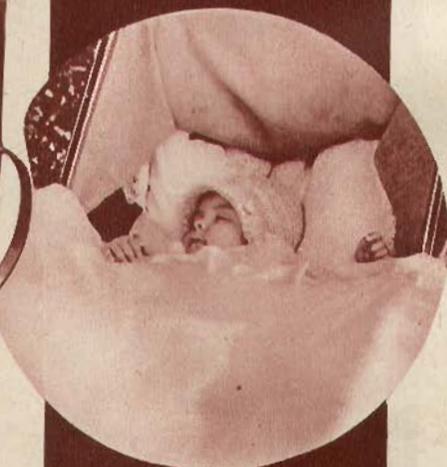
Carrosserie galbée tout acier. — Siège capitonné et allonge-jambes amovible. — Capote à compas invisibles. — Tablier pare-brise. — Poussoir repliable. — Suspension par ressorts à lames. — Roues insonores. — Enjoliveurs. — Bandages caoutchouc. Type A 124 série utilitaire nickelée. Type A 125 série standard nickelée. Type A 126 série luxe chromée.

— LANDAUS SUR CHASSIS TUBULAIRE —

Carrosserie tout acier forme arrondie. — Garniture à l'anglaise par panneaux amovibles. — Suspension par ressorts à boudins sur châssis tubulaire. — Poignée pare-chocs. — Capote à compas invisibles. — Tablier pare-brise. — Guidon avec porte-parapluie combiné. — Enjoliveurs.



Série utilitaire Type D 19.
Série standard nickelée Type D 20.
Série semi-luxe Types D 22-23-24.
Série luxe chromée Type D 21.



Série utilitaire Type T 49.
Série standard nickelée Type T 50.
Série semi-luxe Types T 52-53-54.
Série luxe chromée Type 51.

TERROT

BICYCL



Route. — Série populaire et utilitaire nickelées. Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Email noir ou gris filets assortis. — Jantes 1/2 nickelées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial n° 7, genre anglais n° 5 ou relevé n° 6.

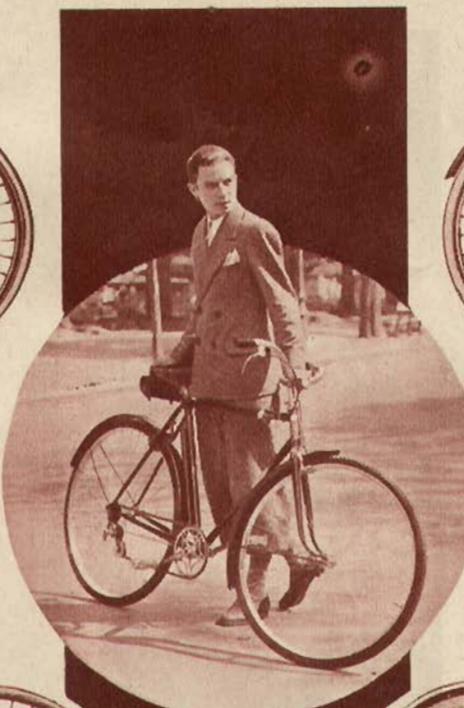
Type APP. — Route populaire. — Un frein. — Pneus 700 standard.

Type APPB. — Route populaire semi-ballon. — 2 freins. — Pneus 650 x 45. — Selle confort.

Type AU. — Route utilitaire. — 2 freins. — Pneus 700 standard.

Type ABU. — Route utilitaire semi-ballon. — 2 freins. — Pneus 650 x 45. — Selle confort.

Type ACU. — Route utilitaire confort. — Même que ABU. — Pneus 650 x 50.

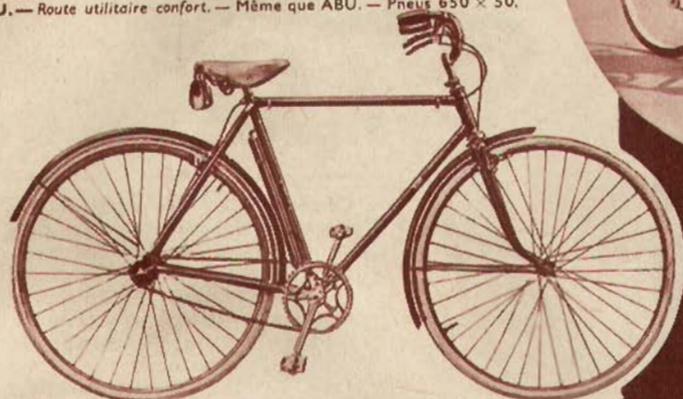


Route. — Série luxe chromée. Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Email noir ou gris filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial n° 7, genre anglais n° 5 ou relevé n° 6. — 2 freins Terrot. — Selle luxe. — Chaîne Brampton spéciale. — Rayons cadmiés. — Toutes pièces polies chromées.

Type A2. — Route luxe. — Pneus 700 standard.

Type BL. — Comme A2, mais freins anglais.

Type AC. Route confort luxe, comme A2. — Pneus ballon 650 x 50. — Selle confort.



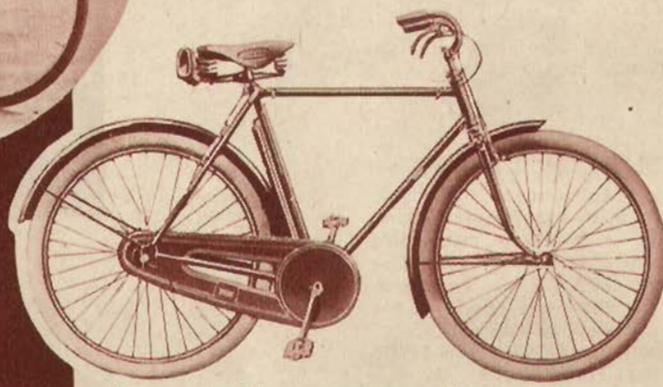
Route. — Série standard chromée. Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Email noir ou gris, filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial n° 7, genre anglais n° 5 ou relevé n° 6. — 2 freins. — Toutes pièces polies chromées.

Type AS. — Route standard. — Pneus 700 standard.

Type BS. — Comme AS, mais deux freins anglais chromés.

Type ABS. — Route standard semi-ballon. — Comme AS. — Pneus 650 x 45. — Selle confort.

Type ACS. — Route standard confort. — Comme ABS. — Pneus 650 x 50.



Route. — Série grand luxe chromée. Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Email noir ou gris filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial n° 7, genre anglais n° 5 ou relevé n° 6. — 2 freins Terrot. — Selle luxe. — Chaîne « Superb ». — Rayons cadmiés. — Carter bain d'huile. — Moyeu AR à broche. — Toutes pièces polies chromées.

Type TGL. — Touriste grand luxe. — Pneus 700 standard.

Type TCGL. — Touriste confort grand luxe. — Même que TGL. — Pneus ballon 650 x 50. — Selle extra-souple.

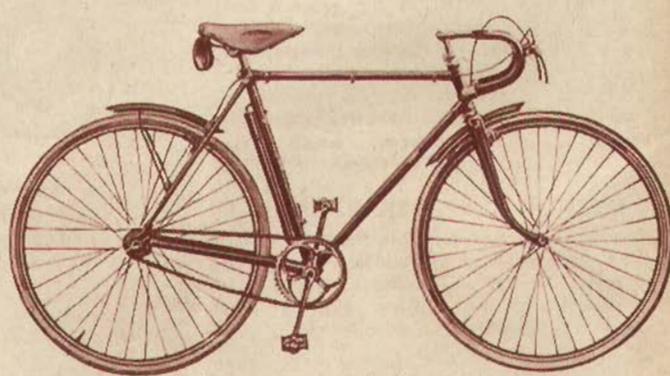


Course. — Série populaire nickelée et standard chromée. Cadre brasé 54-57 cm. — Email couleur avec filets. — Roue libre et pignon serve. — Garde-boue acier. — Guidon course poignées tressées ou guidon trial. — Pédalier 3 branches. — Pneus standard course 700 x 30.

Type CPP. — Course populaire. — Jantes 1/2 nickelées. — 1 frein. — Email rouge.

Type CA. — Course amateur. — Comme CPP 2 freins. — Email beige.

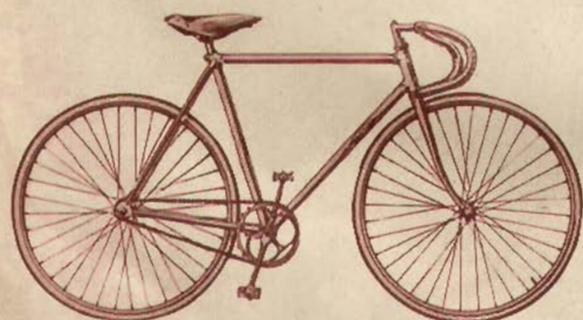
Type CS. — Course standard. — Jantes chromées. — 2 freins Bowden. — Email vert atlantique ou grenat filets argent. — Toutes pièces polies chromées.



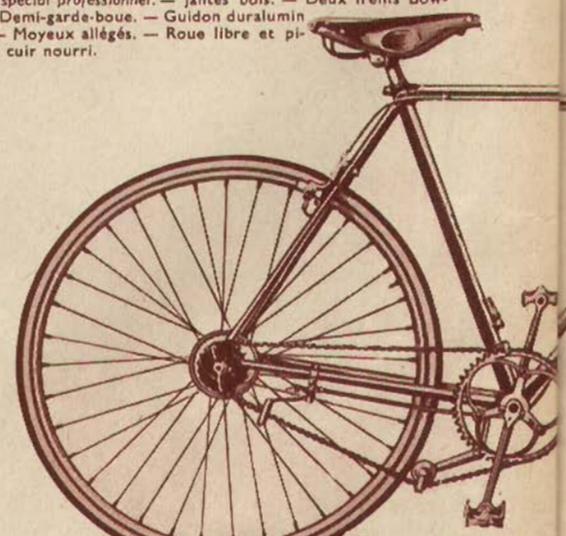
Course. — Série luxe et grand luxe chromées. Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Email cellulosique vert ou rouge éclatant. — Roue libre et pignon serve. — Graisseur de chaîne incorporé. — Pédalier 3 branches. — Chaîne Brampton « Superb ». — Toutes pièces polies chromées.

Type CSS. — Course luxe Tour de France. — Jantes acier. — Deux freins Terrot. — Pneus standard course. — Garde-boue acier. — Guidon course poignées tressées.

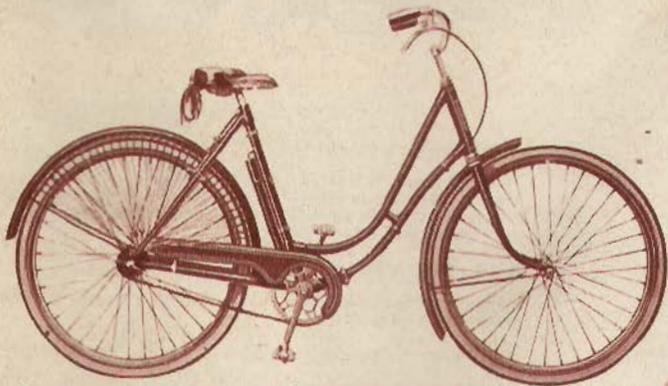
Type CSP. — Course spécial professionnel. — Jantes bois. — Deux freins Bowden. — Boyaux. — Demi-garde-boue. — Guidon duralumin poignées tressées. — Moyeux allégés. — Roue libre et pignon serve. — Selle cuir nourri.



Course. — Super piste. **Type SSP.** — Cadre brasé à raccords ajourés entièrement monté avec tubes anglais « Reynolds ». — Hauteur 54 ou 57 cm. — Boyaux extra-légers « Barreau ». — Jantes extra-piste Bastide en érable véritable. — Moyeux duralumin. — Rayons ligaturés en acier au chrome véritablement inoxydables. — Pédalier allégé 3 branches, axe percé. — Guidon spécial piste duralumin. — Chaîne à blocs « Renold » 4%. — Pédales extra-piste duralumin. — Selle Brooks sprinter B. 17. — Toutes pièces chromées. — Email metalor transparent. — Poids de la bicyclette complète : 7 kil. 700.



Super course **Type SCR.** — Cadre brasé à raccords ajourés tubes anglais « Reynolds ». — Hauteur 54-57 ou 62 cm. — Boyaux Barreau 1/2 couverts. — Jantes duralumin. — Rayons « Etoile » en acier au chrome nickel. — Moyeux extra-légers duralumin corps diminués. — Papillons duralumin. — Roue libre 3 dentures. — Chaîne Brampton spéciale course. — Graisseur de chaîne incorporé dans le cadre. — Pédalier allégé. — Manivelles Durax. — Axe de pédalier percé en acier traité au chrome



Dame. — Série populaire et utilitaire nickelées.

Cadre brasé double col 52 ou 55 cm. — Email noir ou gris, filets assortis. — Jantes acier 1/2 nickelées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial ou genre anglais. — Filets garde-jupes. — Garde-chaîne. — Pédales caoutchouc. **Type DPP.** — Dame populaire. — Un frein. — Cadre 52 (roues 650x35). — Cadre 55 (roues 700x35). **Type DPPB.** — Dame populaire semi-ballon. — Deux freins. — Pneus 650x45. — Selle confort. **Type DU.** — Dame utilitaire. — Deux freins. — Selle à coussins. **Type DBU.** — Dame semi-ballon utilitaire. — Même que DU. — Pneus 650x45. **Type DCU.** — Dame confort utilitaire. — Même que DBU. — Pneus 650x50.



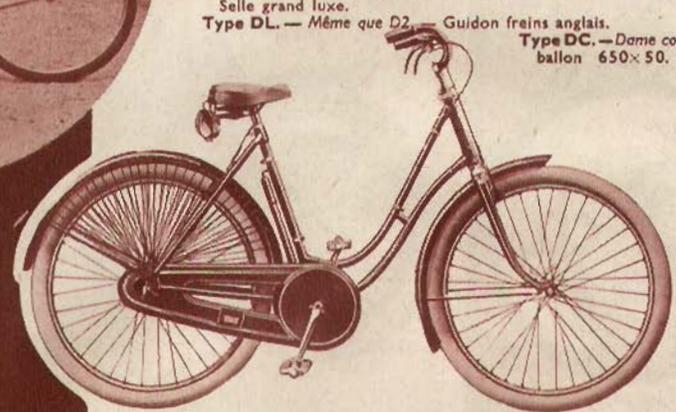
Dame. — Série luxe chromée.

Cadre brasé double col 52 ou 55 cm. — Email noir ou gris filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial ou genre anglais. — Filets garde-jupes. — Garde-chaîne. — Pédales caoutchouc. — Selle à coussins. — Deux freins Terrot. — Rayons cadmiés. — Chaîne Brampton « Superb ». — Toutes pièces polies chromées. **Type D2.** — Dame route luxe. — Cadre de 52 (roues 650x35), ou 55 (roues 700x35). **Type DE.** — Ecclésiastique. — Même que D2, cadre renforcé, simple col. — Selle grand luxe. **Type DL.** — Même que D2. — Guidon freins anglais. **Type DC.** — Dame confort luxe — Pneus ballon 650x50. — Selle confort.



Dame. — Série standard chromée.

Cadre brasé double col de 52 ou 55 cm. — Email noir ou gris, filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial ou genre anglais. — Filets garde-jupes. — Garde-chaîne. — Pédales caoutchouc. — Selle à coussins. — Deux freins Bowden. — Toutes pièces polies chromées. **Type DS.** — Dame standard. — Cadre 52 (roues 650x35), cadre 55 (roues 700x35). **Type DA.** — Même modèle que DS, guidon freins anglais. **Type DBS.** — Dame standard semi-ballon. — Même que DS. — Pneus semi-ballon 650x45. **Type DCS.** — Dame confort standard. — Même que DBS. — Pneus ballon 650x50.



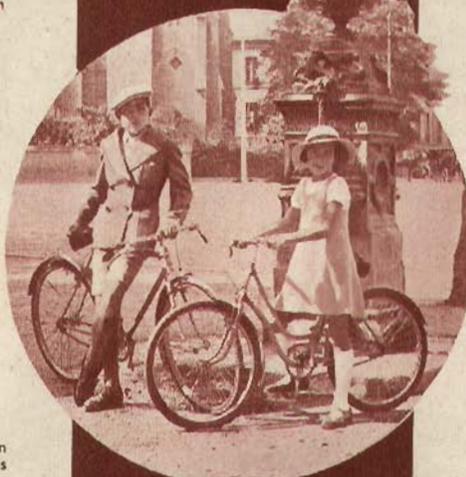
Dame. — Série grand luxe chromée.

Cadre brasé, double col de 52 ou 55 cm. — Email noir ou gris filets assortis. — Jantes chromées. — Roue libre. — Garde-boue acier. — Guidon trial ou genre anglais. — Filets garde-jupes. — Garde-chaîne. — Pédales caoutchouc. — Selle luxe. — Deux freins Terrot. — Moyeu AR à brèches. — Rayons cadmiés. — Chaîne Brampton « Superb ». — Carter bain d'huile. — Toutes pièces polies chromées. **Type DGL.** — Dame grand luxe. — Cadre de 52 (roues 650x35) 55 (roues 700x35). **Type DCGL.** — Dame confort grand luxe. — Même que DGL. — Pneus 650x50.



Séries garçonnet.

Cadre brasé. — Roue libre. — Jantes acier. — Guidon trial. — Garde-boue. **Type GU.** — Garçonnet utilitaire. — Cadre 35-40-45 ou 50 cm. — Un frein. — Email rouge ou gris, filets assortis. — Jantes émaillées. — Pneus standard. **Type GB.** — Garçonnet ballon standard. — Cadre 35-40-45 ou 50 cm. — Même que GU. — Jantes 1/2 nickelées. — Pneus ballon. **Type G2.** — Garçonnet luxe. — Cadre 40-45 ou 50 cm. — Jantes chromées. — Deux freins. — Pneus standard ou pneus ballon. — Email noir ou gris filets assortis. — Toutes pièces polies chromées. **Type GUJ.** — Garçonnet junior. — Cadre de 50 cm. — Pneus standard. — Deux freins. — Jantes émaillées. — Email gris ou rouge, filets assortis.



Séries fillette.

Cadre brasé. — Roue libre. — Jantes acier. — Garde-boue. — Filets garde-jupes. **Type FU.** — Fillette utilitaire. — Cadre de 35, 40, 45 ou 48 cm. — Un frein. — Email rouge ou gris. — Filets assortis. — Jantes émaillées. — Pneus standard. — Guidon trial. **Type FB.** — Fillette. — Ballon standard. — Cadre 35, 40, 45 ou 48 cm. — Même que FU. — Jantes demi nickelées. — Pneus ballon. **Type F2.** — Fillette luxe. — Cadre 40 ou 45. — Jantes chromées. — Deux freins Bowden. — Email bleu ou gris, filets assortis. — Guidon genre anglais. — Toutes pièces polies chromées. — Freins standard. **Type FUJ.** — Fillette junior. — Cadre de 48 cm. — Pneus standard. — Deux freins. — Jantes émaillées. — Pédales caoutchouc. — Carter revolver.



route.

nickel. — Pédales duralumin. — Guidon duralumin Ch. Pélissier. — Attaches du dérailleur et des câbles soudées au cadre. — Selle Brooks B. 17. — Tige de selle bloc duralumin. — Pompe Mistral duralumin. — Freins Duralumin. — Email métal transparent. — Toutes pièces chromées. — Changement de vitesse duralumin. — Poids de la bicyclette complète, tous accessoires et changement de vitesses compris : 9 kilos.



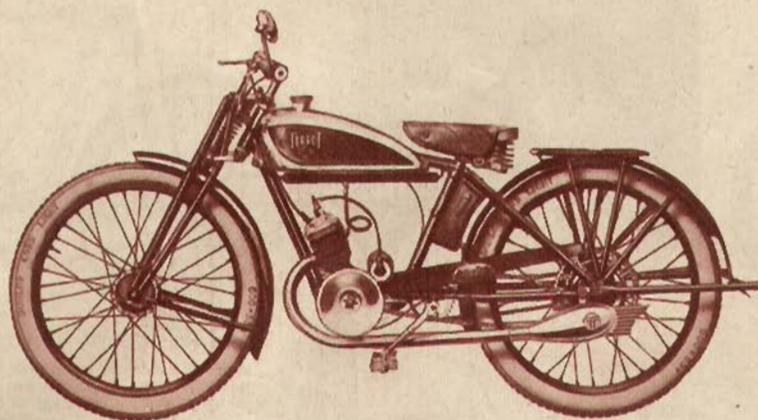
Polymultipliée. — Série luxe chromée.

Type TR. — Touriste randonneur. — Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Pneus semi-ballon 650x45. — Jantes bois. — Rayons cadmiés. — Pédales 3 branches. — Changement de vitesses (3 vitesses). — Garde-boue et guidon trial duralumin. — Porte-bagages avec sacoches. — Deux freins Bowden. — Protège-pantalon. — Chaîne Brampton luxe. — Email cellulosique brun sépia. — Toutes pièces polies chromées. **Type DR.** — Touriste randonneur, modèle dame. — Même que TR. — Cadre ouvert 52 ou 55 cm. — Filets garde-jupes. **Type HT.** 4 vitesses. — Cadre brasé 54-57 ou 62 cm. — Pneus 700 standard. — Jantes acier. — Changement de vitesses Terrot. — Garde-boue acier. — Guidon relevé, genre anglais ou trial. — Freins Terrot. — Chaîne Renold. — Email noir ou gris filets argent. — Toutes pièces polies chromées.

TERROT

MOTOCY

1 ch.



100 cm³ VéloMOTEUR VML - VMGL

Moteur 2 temps, 48 x 55. — Débrayage. — Freins à tambour. — Cadre brasé. — Réservoir en selle. — Pièces chromées. — Silencieux aérodynamique. — Cylindre à grande surface de refroidissement. — Béquille. — Porte-bagages. — Rétroviseur.

100 cm³ VéloMOTEUR VML2 - VMGL2

Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais bloc moteur 2 vitesses. — Commande au guidon.

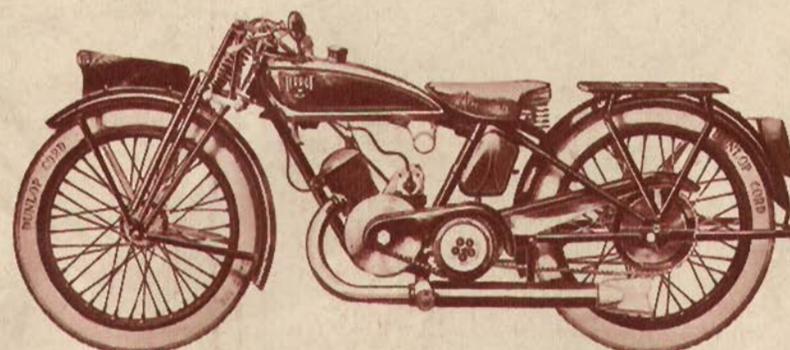
100 cm³ VéloMOTEUR dame VMOL et VMOL2.

Mêmes caractéristiques que VML et VML2, mais cadre ouvert. — Filets garde-jupe. — Capot protecteur.

100 cm³ VéloMOTEUR Grand Luxe MT

Bloc-moteur à double échappement et 2 vitesses.

2 ch.



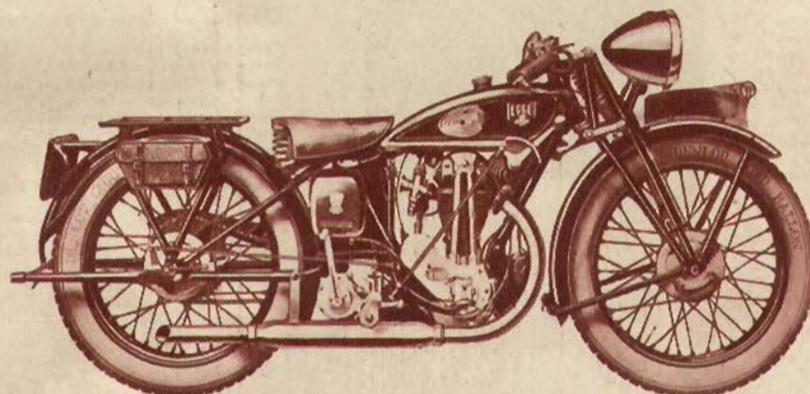
175 cm³ Utilitaire Type LU

Moteur 2 temps, simple échappement, 57 x 68. — 2 vitesses. — Débrayage et mise en marche. — Pneus 24 x 2,375. — Échappement par silencieux tubulaires. — Porte-bagages amovible.

175 cm³ Standard Type LST

Moteur 2 temps, double échappement, 57 x 68. — 3 vitesses. — Débrayage et mise en marche. — Pneus 25 x 3. — Échappement par silencieux tubulaire. — Porte-bagages amovible.

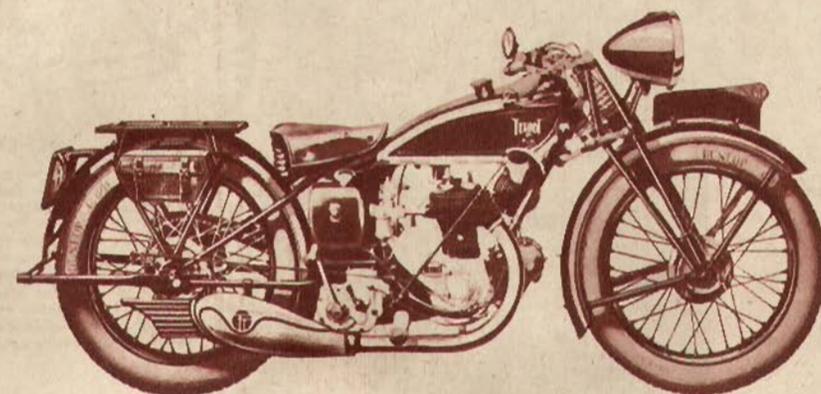
2 ch.



175 cm³ Supersport Type LR

Moteur 4 temps, culbuteurs, simple échappement, 56 x 71. — Graissage par pompe Mikro. — 3 vitesses. — Freins 130%. — Pneus 25 x 3. — Échappement par silencieux tubulaire. — Porte-bagages amovible.

3 ch.



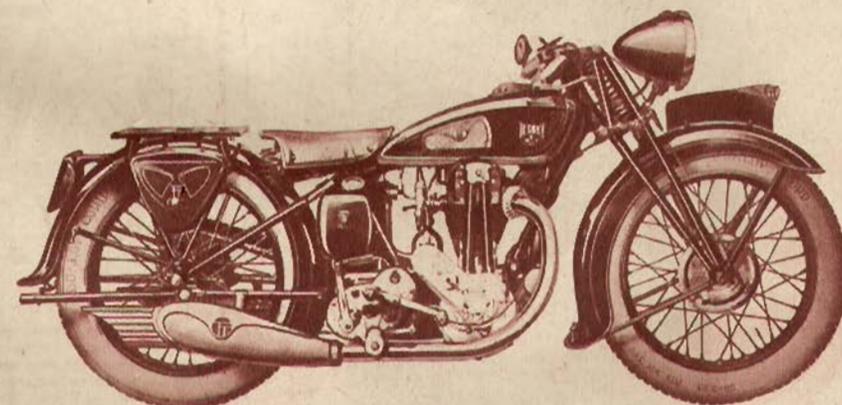
250 cm³ Utilitaire Type PUO

Moteur 4 temps, soupapes latérales, 59 x 90. — Graissage par pompe Mikro. — 3 vitesses. — Freins 130%. — Pneus 25 x 3. — Échappement par silencieux aluminium. — Porte-bagages amovible.

250 cm³ Tourisme Type POH

Moteur 4 temps, soupapes latérales, 59 x 90. — Graissage par pompe Mikro. — 3 vitesses. — Freins AV 130%, AR 170%. — Pneus 26 x 3,50. — Carter couvre-boîte. — Échappement par silencieux aluminium. — Porte-bagages amovible.

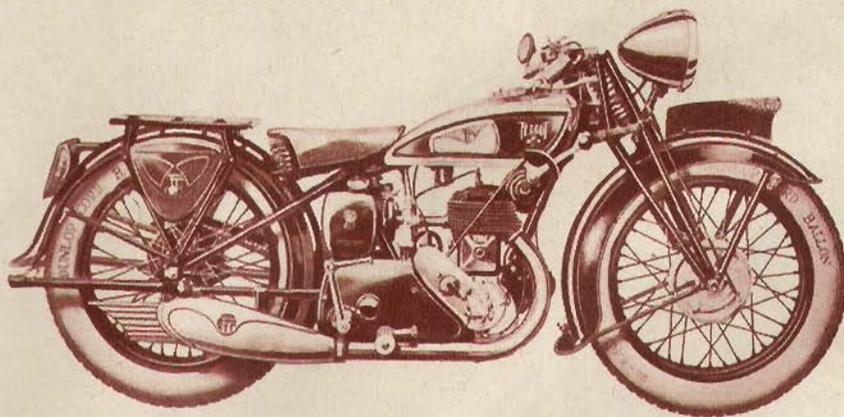
3 ch.



250 cm³ Supersport Type OSSG

Moteur à culbuteurs, simple échappement, 63 x 80. — Graissage par pompe Mikro. — 4 vitesses. — Freins 170%. — Pneus 26 x 3,25. — Échappement par silencieux aluminium. — Porte-bagages amovible.

4 ch.



350 cm³ Utilitaire type HU

Moteur à soupapes latérales 70×90. — Graissage par pompe Mikro. — 3 vitesses. — Repose-pieds fixes. — Réservoir émail. — Pneus 26×3,50.

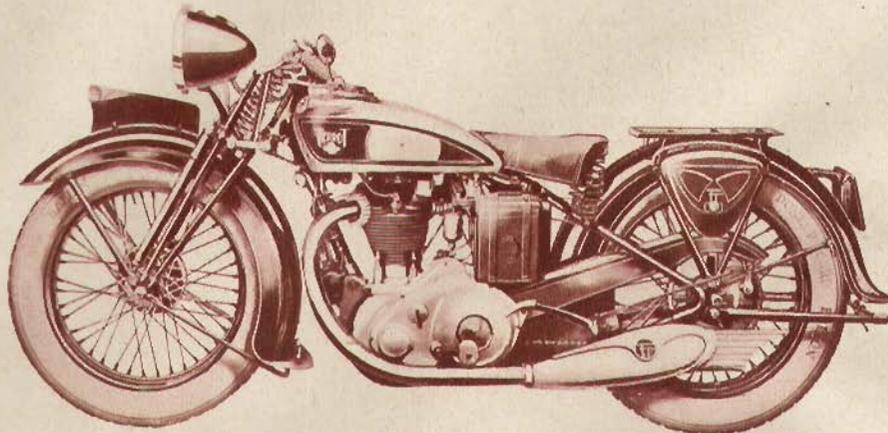
350 cm³ Standard Type HD

Moteur à soupapes latérales enfermées, 70×90, culasse détachable. — Graissage par pompe Mikro. — 3 vitesses. — Freins 170 %. — Pneus 26×3,50.

350 cm³ Supersport Type HSSG

Moteur à culbuteurs, double échappement, 70×90. — Graissage par pompe Mikro. — 4 vitesses. — Freins 170 %. — Pneus 26×3,25.

4 ch.



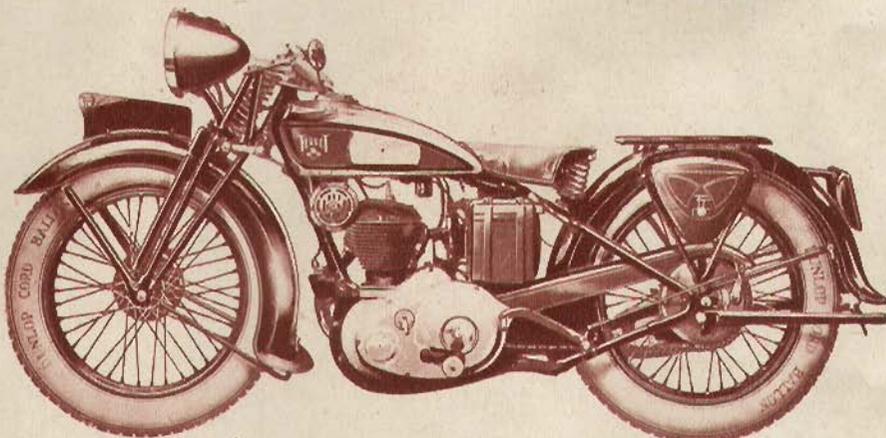
350 cm³ Monobloc Tourisme Type HMD

Moteur à soupapes latérales enfermées, 70×90, culasse détachable. — Graissage à carter sec. — Allumage et éclairage combinés. — Boîte 3 vitesses incorporée. — Freins 170 %. — Pneus 26×3,50.

350 cm³ Monobloc Supersport Type HR

Moteur à culbuteurs, double échappement, 70×90. — Graissage à carter sec. — Allumage et éclairage combinés. — Compte et avertisseur. — Boîte 4 vitesses incorporée. — Freins 170 %. — Pneus 27×4.

5 ch.



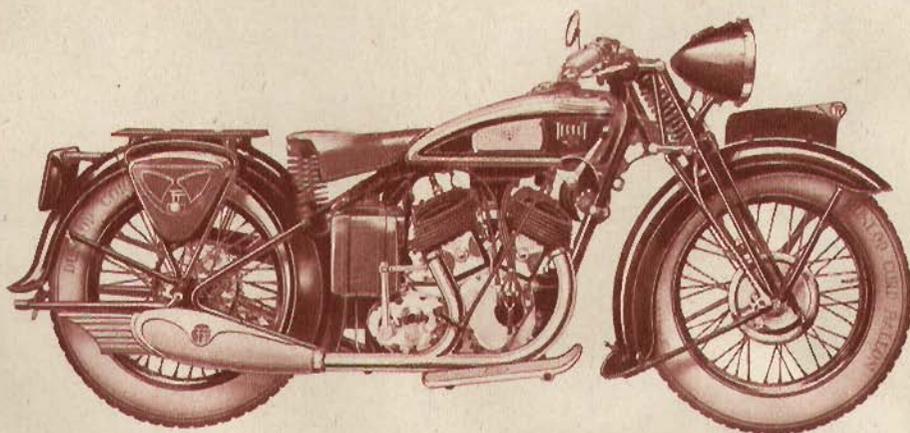
500 cm³ Monobloc Tourisme Type RD

Moteur à soupapes latérales enfermées, 84×90. — Culasse détachable. — Graissage à carter sec. — Allumage et éclairage combinés. — Compte et avertisseur. — Boîte 4 vitesses incorporée. — Freins AV 170 %, AR 200 %. — Pneus 27×4.

500 cm³ Monobloc Supersport Type RSS

Moteur à culbuteurs, double échappement, 84×90. — Graissage à carter sec. — Allumage et éclairage combinés. — Compte et avertisseur. — Boîte 4 vitesses incorporée. — Freins AV 170 %, AR 200 %. — Pneus 27×4.

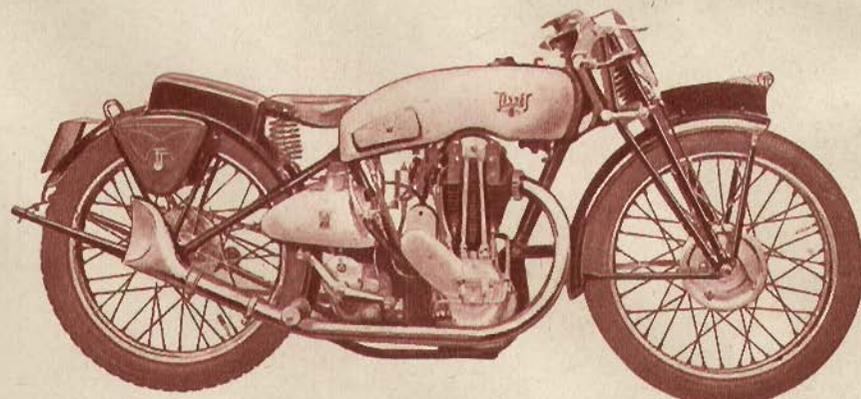
7 ch.



750 cm³ Monobloc 2 cylindres Type VA

Moteur 2 cylindres, soupapes latérales, enfermées 70×97. — Culasses détachables. — Graissage à carter sec. — Allumage et éclairage combinés. — Compte et avertisseur. — Boîte 4 vitesses incorporée. — Freins AV 170 %, AR 200 %. — Roues interchangeables, moyeux à broches. — Pneus 27×4.

COMPETITION



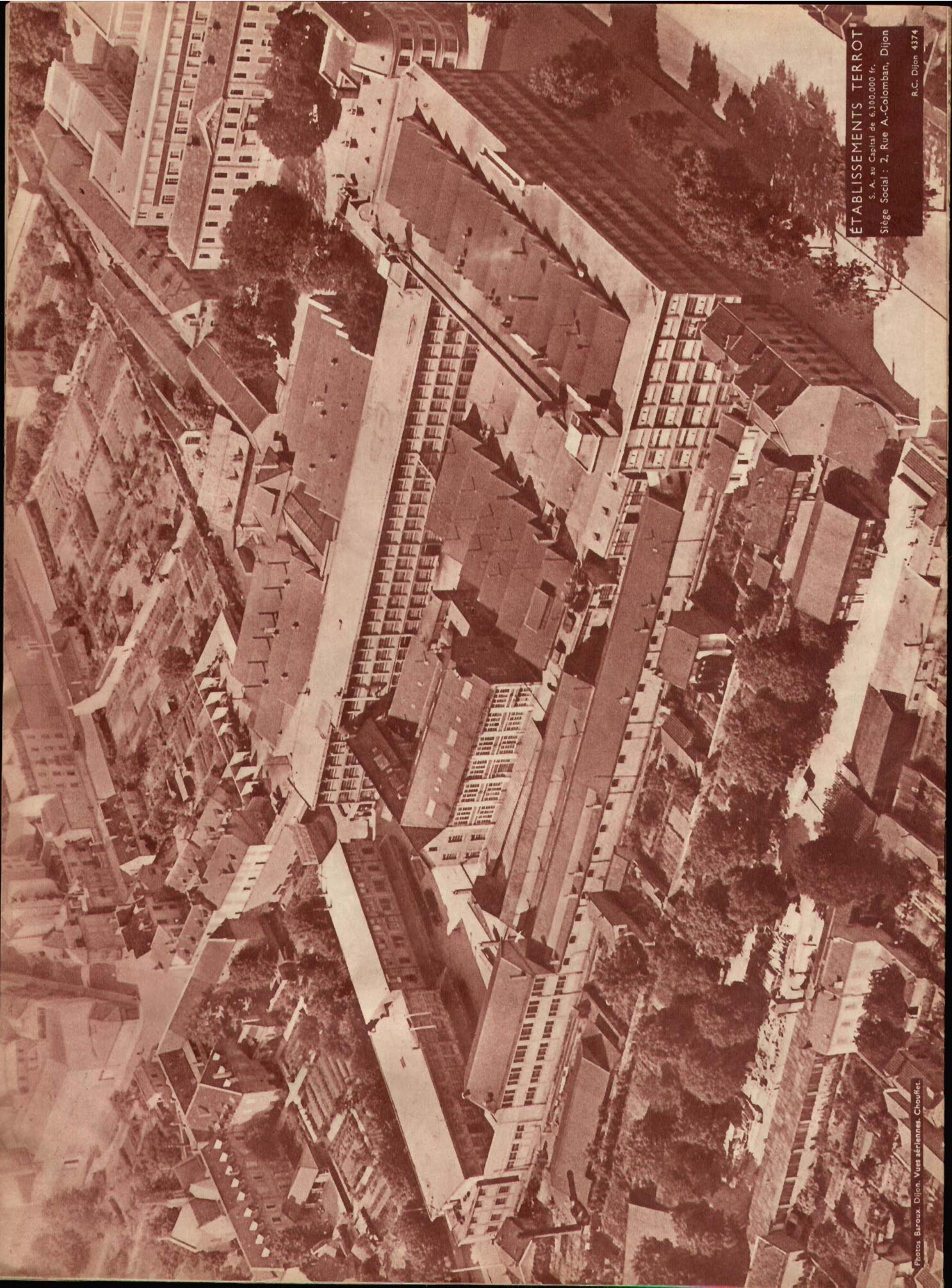
175 cm³ Compétition Type LCP

250 cm³ Compétition Type OCP

350 cm³ Compétition Type HCP

500 cm³ Compétition Type RCP

Ces machines sont les répliques exactes de celles utilisées par nos coureurs officiels pendant la dernière saison.



ÉTABLISSEMENTS TERROT
S. A. au Capital de 6,100,000 fr.
Siège Social : 2, Rue A.-Colomban, Dijon

Photos Baroux, Dijon. Vues aériennes. Chouffet.

R.C. Dijon 4374